

## Zusammenstellung der Antworten zum Fragenkatalog

Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
economiesuisse
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
travail.suisse
Alpen-Initiative
Gewerkschaft UNIA
Beratungsstelle für Unfallverhütung
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Fédération des Entreprises Romandes
Verband des Strassenverkehrs FRS
Push
transfair
Verkehrs-Club der Schweiz
Greenpeace



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

## PER E-MAIL

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
staatskanzlei@nw.ch  
Stans, 17. Mai 2022

## **Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse. Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 23. Februar 2022 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse Stellung zu nehmen. Für die Möglichkeit dazu bedanken wir uns. Die Fragen gemäss Fragenkatalog beantworten wir wie folgt:

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?*

Ja, wir sind damit einverstanden. Nebst der Förderung des fairen, nachhaltigen Wettbewerbs in der Branche leistet die Vorlage einen weiteren Beitrag zur Gewährleistung der Sozialvorschriften. Sie erleichtert den zuständigen Behörden deren Vollzugs und Kontrollaufgaben.

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?*

Ja, wir erachten den Vorschlag als zielführend.

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?*

Wir unterstützen den Vorschlag, wonach die Zulassungspflicht nur für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten soll. Eine Ausdehnung auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im Binnenverkehr einsetzen, lehnen wir ab.

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?

Ja, wir sind damit einverstanden.

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

Nein, wir orten keinen weiteren 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.

Ja, wir sind damit einverstanden.

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)?

Wir teilen die Haltung des Bundesrates, wonach eine Teilübernahme (Variante 3) den Varianten 1 (vollständige Übernahme) und 2 (keine Übernahme) vorzuziehen ist.

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

Wir sehen keine weiteren erwähnenswerten Auswirkungen.

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

Nein.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse  
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Karin Kayser-Frutschi  
Landammann



lic. iur. Armin Eberli  
Landschreiber

Geht an:

- konsultationen@bav.admin.ch



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

---

## **PAR COURRIEL**

Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga  
Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur le Conseiller fédéral Guy Parmelin  
Département fédéral de l'économie, de la formation et de  
la recherche DEFR

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

*Fribourg, le 3 mai 2022*

2022-457

### **Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route - Consultation**

Madame la Conseillère fédérale,  
Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 23 février 2022, vous avez mis en consultation le projet de loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route. Ce projet reprend notamment certaines parties de la directive européenne concernant les règles en matière de détachement des travailleurs étrangers ainsi que les principes du règlement européen sur l'accès au marché et à la profession dans le secteur du transport routier international de voyageurs et de marchandises (Paquet Mobilité). Cette reprise nécessite la modification de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et de la loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés (LDét).

D'une manière générale le Conseil d'Etat est favorable à ce projet qui vise à renforcer l'harmonisation des dispositions fédérales en matière de transport international avec les directives européennes. Il permet également de mieux contrôler les « sociétés boîtes aux lettres » dans ce secteur. Vous trouverez nos réponses au questionnaire joint à la consultation dans le document mis en annexe.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

*L'original de ce document est établi en version électronique*

**Annexe**

—

Mentionnée

**Copies**

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;

à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport ;

à la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle ;

à la Chancellerie d'Etat.



## Catalogue de questions sur le projet à mettre en consultation concernant la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route

Réponses de l'Etat de Fribourg

### Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet de loi, qui consiste à adapter les prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes et d'encourager ainsi un transport par route équitable, compétitif et durable ?

*Oui*

### Mesures

#### Accès au marché et à la profession

2. Considérez-vous comme opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport transfrontalier ?

*Oui. Toutefois, pour le transport professionnel de voyageurs par route cette obligation doit s'appliquer à tous les véhicules y compris ceux inférieurs à 2,5 tonnes.*

3. Que pensez-vous de l'idée d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport intérieur ?

*Une telle extension de l'obligation nous semble cohérente et permettrait une égalité de traitement entre les entreprises de transport international et national. Les conséquences seraient toutefois à analyser préalablement.*

4. Êtes-vous d'accord que des mesures soient prises pour mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres » et de créer les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) ?

*Oui*

5. Pensez-vous qu'il y a d'autres mesures à prendre concernant l'accès au marché et à la profession dans le cadre du champ d'application de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ?

*Il faudrait des mesures visant à favoriser le transport ferroviaire de marchandises voire à l'inciter.*

### Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

6. Êtes-vous d'accord pour que la Suisse reprenne partiellement la directive (UE) 2020/1057 (cf. variante 3 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral) ? Cela permettrait de mettre en œuvre l'assistance, les exigences administratives et les mesures de contrôle (procédure de déclaration) dans le droit suisse sur les travailleurs détachés. Les détachements resteront toutefois définis par la directive européenne sur le détachement des travailleurs étrangers et par la loi actuelle sur les travailleurs détachés, ce qui entraînera une divergence par rapport au champ d'application de la directive (UE) 2020/1057.

*Oui, le cabotage routier étant interdit, une reprise partielle nous paraît opportune.*

7. Que pensez-vous de la variante d'une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif) ou d'une non-reprise (variante 2) ?

*Une reprise partielle nous paraît adaptée.*

### **Conséquences**

8. Outre les conséquences mentionnées dans le rapport explicatif (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale, etc.), voyez-vous d'autres effets qui méritent d'être mentionnés ?

*Non*

### **Autres remarques**

9. Avez-vous des remarques supplémentaires à apporter sur les autres thèmes du projet de loi ou pensez-vous qu'il manque des éléments importants ?

*Non*



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 74 44  
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 20. Mai 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 23. Februar 2022 laden Sie uns ein, zum geplanten Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Den vorgelegten Gesetzesanpassungen im Rahmen des Bundesgesetzes über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse ist nur teilweise zuzustimmen. Die Massnahmen im Bereich des Markt- und Berufszugangs sind im Grundsatz zu begrüssen, jene im Bereich der Entsendevorschriften und Amtshilfe abzulehnen.

Die Absicht, die Inhalte der Verordnung (EU) 2020/1055 zu übernehmen und so die Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, die ihre Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Güterverkehr einsetzen, ist zu begrüssen. Damit werden für Lieferwagen- und Lastwagentransporteure beim Zugang zum Beruf gleiche Voraussetzungen geschaffen.

Die Gesamt- und auch die Teilübernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 ist abzulehnen. Die vorliegenden Massnahmen scheinen einzig die Bedürfnisse der EU zu erfüllen – die Schweiz hätte zusätzliche Aufwände ohne nennenswerten Nutzen. In der vom Bundesrat beschlossenen Variante Teilübernahme erachten wir das Prinzip der Gleichbehandlung der Partner in einigen Punkten des Entsendegesetzes (SR 823.20) als verletzt. Auch sind Kosten und Nutzen ungleichmässig auf die Verhandlungsteilnehmer verteilt. So liegen die Nachteile und Kosten allein bei der Schweiz. Sollte die EU die Teilübernahme der Richtlinie durch die Schweiz durchsetzen, würde sich die Schweiz einem grossen Risiko von weitgehenden Forderungen der EU hinsichtlich Verwaltungsanforderungen, Kontrollmassnahmen und Amtshilfe aussetzen. Die EU hätte kein Interesse an massvollen Forderungen, wenn ihre Mitgliedstaaten diese im Verhältnis zur Schweiz gar nicht tragen müssen.





Wir fordern daher die Nichtübernahme der genannten Richtlinie. Dies entspricht der Variante 2 der drei genannten Möglichkeiten des Bundesrates im erläuternden Bericht. Für grenzüberschreitende Transporte in die EU und in die Schweiz soll weiterhin das Abkommen über die Personenfreizügigkeit (SR 0.142.112.681; abgekürzt FZA) anwendbar bleiben.

Weiterführende Anmerkungen entnehmen Sie bitte dem beantworteten Fragebogen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Marc Mächler  
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär



**Beilage:**  
Anhang

**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)



## **Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse»**

Die Regierung des Kantons St.Gallen beantwortet im Zusammenhang mit der genannten Vorlage den Fragenkatalog im Einzelnen wie folgt:

### **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?

*Die genannte Zielsetzung ist im Grundsatz nachzuvollziehen. Es muss jedoch eine umsichtige Übernahme der europäischen Vorschriften geschehen und somit sind die entsprechenden Massnahmen nicht in allen Bereichen gerechtfertigt.*

### **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?

*Die genannte Absicht ist zu begrüessen. Damit werden für Lieferwagen- und Lastwagentransporteurinnen beim Zugang zum Beruf gleiche Voraussetzungen geschaffen.*

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?

*Die genannte Ausdehnung ist nicht zu unterstützen. Eine grosse Anzahl Firmen würde neu unter die Lizenzpflicht fallen. Die Bearbeitung der zusätzlichen*



*Gesuche würde zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Auch die EU-Mitgliedstaaten wenden die besagten Vorschriften nicht auf Unternehmen an, die ausschliesslich Inlandverkehr durchführen. Folglich entspricht das vorgeschlagene Vorgehen weitgehend der Umsetzung in der EU.*

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?

*Im Grundsatz weist das IMI unter dem Aspekt des Informationsaustauschs zwischen Behörden und Transporteuren Chancen zur Digitalisierung auf, was positiv zu bewerten ist. Eine abschliessende Beurteilung zur Relevanz der Massnahmen für eine bessere Kontrolle der Briefkastenfirmen kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht vorgenommen werden, da noch einige Fragen zu klären sind. Ob es sinnvoll ist, die gesetzlichen Voraussetzungen für den Zugang zum entsprechenden Modul des IMI zu schaffen, ist somit abhängig vom tatsächlichen Nutzen, den Kosten, dem Abschluss eines entsprechenden Abkommens mit der EU und von allfälligen Alternativlösungen, die von der EU zugelassen werden müssten. Abklärungen und Gespräche mit der Europäischen Kommission dazu laufen und sind abzuwarten.*

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

*Nein, es ist in diesem Zusammenhang kein weiterer Handlungsbedarf zu erkennen.*

#### 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.



*Die teilweise Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 ist abzulehnen. Gemäss Vernehmlassungsunterlagen würden kaum noch Entsendungen in die Schweiz erfolgen, jedoch regelmässig solche aus der Schweiz in die EU. Die Schweiz würde ihre eigenständige Kompetenz zur Arbeitsmarktbeobachtung aufgeben, da sich die Entsendung nach der Definition in der Richtlinie richten würde.*

*Darüber hinaus sind die Auswirkungen bezüglich Verwaltungsanforderungen, Kontrollmassnahmen und Amtshilfe unbestimmt. Die teilweise Übernahme der Richtlinie würde zudem bedeuten, dass die Zusatzaufwände einseitig bei der Schweiz liegen würden. Somit wäre die Schweiz das Ziel von zusätzlichen Verpflichtungen, während die EU-Mitgliedstaaten davon nicht betroffen wären. In den wenigen Fällen, bei denen noch eine Entsendung vorliegt, müsste die Schweiz neue Prozesse einführen. Dies fordert die Verwaltungen heraus und betrifft die Kontrollmassnahmen, da die bisherigen Instrumente nicht mehr angewendet werden können. Unklar ist auch der Aufwand für die Einführung der Amtshilfe.*

*Die Schweizer Transporteure melden ihre Transporte aktuell gemäss den jeweils geltenden nationalen Vorschriften an, das IMI wäre dafür also nicht unbedingt nötig. Es ist zwingend erforderlich, dass die EU das schweizerische nationale Register über die Strassentransportfirmen als gleichwertig anerkennt und der Datenaustausch über die bereits bis 2017 bestehende Datenschnittstelle geführt wird. Grundlage dafür bildete die Verordnung (EU) Nr. 1213/2010, die in der EU jedoch nicht mehr in Kraft ist. Seit die EU verlangt hat, dass kein direkter Austausch mehr erfolgen soll, sondern ein solcher nur noch über eine von der EU verwaltete Zentralstelle stattfinden darf, kann dieser Austausch so nicht mehr stattfinden. Die Amtshilfe ist auch bereits im Entsendegesetz vorgesehen, so dass die Schweizer Behörden den EU-Mitgliedstaaten die entsprechenden Daten zur Verfügung stellen können. Für die begrenzte Anzahl Rechtshilfeersuchen ein neues System einzuführen, erscheint unter Kosten-/Nutzenabwägungen unverhältnismässig.*

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 allfällige Gesamtübernahme (Variante 1) ist aus den oben genannten Gründen abzulehnen.*



*Stattdessen ist die vollständige Nichtübernahme (Variante 2) der Richtlinie anzustreben. Die Schweiz soll weder den Teil Entsendung noch den Teil Durchsetzung des Art. 1 der Richtlinie übernehmen, das heisst weder die Definition von Entsendungen noch die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmassnahmen. In diesem Fall ist keine Anpassung des Entsendegesetzes erforderlich.*

### **Auswirkungen**

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

*Nein, es sind keine weiteren erwähnenswerten Auswirkungen festzustellen.*

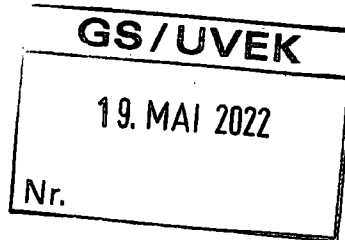
### **Weitere Bemerkungen**

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

*Nein, keine weiteren Bemerkungen.*

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation (UVEK)  
Frau Simonetta Sommaruga  
Bundesrätin  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern



Frauenfeld, 17. Mai 2022  
310

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

### Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse und teilen Ihnen mit, dass wir mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; SR 744.10) und des Bundesgesetzes über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne (Entsendegesetz, EntsG; SR 823.20) grundsätzlich einverstanden sind. Für die Einzelheiten gestatten wir uns, auf den beigefügten Fragenkatalog zu verweisen.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

*M. Müller*

Der Staatsschreiber

*RS*



**Beilage:**  
Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage



## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage 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?

*Ja. Wir sehen die Zielsetzung jedoch primär in der Erhaltung einer guten Beziehung zur EU und weniger bei der Notwendigkeit einer wirksamen Verhinderung von Sozialdumping und Förderung des fairen Wettbewerbes für die Schweiz.*

### 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?

*Ja, für Strassentransportunternehmen im Binnenverkehr sehen wir keine Notwendigkeit einer Zulassungspflicht.*

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?

*Weder kann eine Ausdehnung der Zulassungspflicht für die Schweiz begründet werden, noch wäre unseres Erachtens die nötige Akzeptanz des Transportgewerbes zu erwarten.*

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?

*Sogenannte "Briefkastenunternehmen" werden häufig konstruiert, um gesetzliche Bestimmungen zu umgehen und einem Unternehmen Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Gesetzliche Regulierungen, welche die Identifikation und Kontrolle solcher Betriebe erleichtern, sind daher grundsätzlich zu begrüssen.*

*Nach unserer Beurteilung haben Briefkastenunternehmen im Zusammenhang mit dem Strassentransport für die Schweiz indessen momentan keine oder kaum eine Bedeutung. Die Schaffung eines Zugangs zum IMI ist dennoch zu befürworten.*

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

*Nein.*

#### 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.

*Mit der vorgeschlagenen Lösung ist gewährleistet, dass die inländische Definition der Entsendung unverändert bleibt. Die damit einhergehende Zusammenarbeit mit den Behörden anderer Länder ist zu begrüssen.*

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 teilweise Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057, welche die inländischen Regelungen und Definitionen beibehält, ist zu begrüssen. Eine Gesamtübernahme würde zu unterschiedlichen Definitionen von Entsendungen führen, was den Vollzug erschweren würde. Eine Nichtübernahme ist abzulehnen. Dies wäre bezüglich der Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden kontraproduktiv.*

#### **Auswirkungen**

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

*Nein.*

#### **Weitere Bemerkungen:**

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

*Das Schweizer Strassentransportgewerbe ist nicht primär auf den internationalen Verkehr ausgerichtet. Deshalb sollte kein unnötiger und teurer Verwaltungsapparat aufgebaut werden. Den Einsatz von Transportfahrzeugen von 2.5 bis 3.5 Tonnen Gesamtgewicht sehen wir mehr als Ergänzung und nicht als Wettbewerbsverzerrung zum übrigen Strassentransport.*



Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 41 11  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail [can@ti.ch](mailto:can@ti.ch)  
web [www.ti.ch](http://www.ti.ch)

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni DATEC

*konsultationen@bav.admin.ch*

### Procedura di consultazione concernente la Legge federale sui trasporti internazionali su strada di persone e di merci

Gentili signore,  
egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 23 febbraio 2022 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite dell'allegato questionario.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Claudio Zali

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Allegato:

- questionario

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni ([di-dir@ti.ch](mailto:di-dir@ti.ch))
- Dipartimento delle finanze e dell'economia ([dfe-dir@ti.ch](mailto:dfe-dir@ti.ch))
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni ([di-sg.ap@ti.ch](mailto:di-sg.ap@ti.ch))
- Sezione della circolazione ([di-sc.direzione@ti.ch](mailto:di-sc.direzione@ti.ch))
- Sezione della popolazione ([di-sp.direzione@ti.ch](mailto:di-sp.direzione@ti.ch))
- Polizia cantonale ([polizia-segr@polca.ti.ch](mailto:polizia-segr@polca.ti.ch))
- Deputazione ticinese alle Camere federali ([can-relazioniesterne@ti.ch](mailto:can-relazioniesterne@ti.ch))
- Pubblicazione in Internet

## Questionario relativo all'avamprogetto di legge federale sui trasporti internazionali di viaggiatori e di merci su strada - Risposte da parte della Polizia cantonale, 21 marzo 2022

### Obiettivi

1. Condividete l'obiettivo generale dell'avamprogetto di allineare le disposizioni svizzere in materia di trasporto su strada a quelle europee e di promuovere in tal modo un trasporto su strada equo, competitivo e sostenibile?

Si.

### Misure

#### Accesso al mercato e alla professione

2. Ritenete opportuna la proposta di estendere l'obbligo di disporre di una licenza unicamente alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano veicoli con un peso totale tra 2,5 e 3,5 tonnellate nel traffico transfrontaliero?

Si.

3. Come giudicate l'idea di estendere il suddetto obbligo anche alle imprese di trasporto su strada svizzere che impiegano tali veicoli nel traffico interno?

Riteniamo corretta la proposta.

4. Siete d'accordo che siano prese delle misure per un miglior controllo delle cosiddette «società bucalettere» e create le condizioni legali per l'accesso al corrispondente modulo del sistema d'informazione del mercato interno (IMI)?

Si.

5. Ritenete siano necessarie ulteriori misure concernenti l'accesso al mercato e alla professione nell'ambito del campo d'applicazione della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)?

No.

#### Disposizioni sul distacco di lavoratori e assistenza

6. Siete d'accordo che la Svizzera recepisca in parte la direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 3 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo del Consiglio federale)? Ciò permetterebbe di attuare l'assistenza, le esigenze amministrative e le misure di controllo (procedura di notifica) nel diritto svizzero sui lavoratori distaccati. I distacchi continueranno tuttavia ad essere definiti dalla direttiva europea sul distacco di lavoratori e dalla legge attuale sui lavoratori distaccati, con conseguente divergenza rispetto al campo d'applicazione della direttiva (UE) 2020/1057.

Si.

Allineandoci alle riflessioni del Consiglio Federale, allo stato attuale delle cose, non intravediamo particolari problemi all'adozione della variante 3 che prevede il recepimento soltanto delle disposizioni riguardanti gli obblighi amministrativi, le misure di controllo e l'assistenza amministrativa. Per un distacco nel trasporto su strada si applicherebbe l'art. 1 LDist, il che consentirebbe di verificare il rispetto delle condizioni salariali e lavorative minime in Svizzera e di

osservare il settore ai sensi dell'articolo 360b CO nel quadro delle misure collaterali. Siamo inoltre coscienti che l'attuazione in loco dei controlli nell'ambito delle misure collaterali richiederebbe una collaborazione con la Polizia. Come già oggi avviene in seno alla stessa i controlli avvengono nell'ambito delle normali verifiche del traffico stradale o su parcheggi usati di frequente.

Anche per quanto attiene l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera limitata ai lavoratori distaccati nel settore del trasporto su strada nel quadro della direttiva (UE) 2020/1057 e dell'Accordo sui trasporti Terrestri, tenuto conto dell'onere limitato - che nel rapporto esplicativo allegato è stimato tra i 25 e i 50 casi all'anno in tutta la Svizzera - non intravediamo ostacoli di particolare rilievo.

Con la variante 3 (recepimento parziale della Direttiva UE) il progetto di modifica della LDist si limita quindi all'introduzione di una base per lo scambio di informazioni e per l'assistenza amministrativa da parte della Svizzera nel campo di applicazione della direttiva, mentre le modifiche giuridiche per gli altri ambiti (procedura di notifica, misure di controllo) dovranno essere effettuate in un secondo momento, eventualmente nel quadro dell'introduzione dell'IMI, qualora si giungesse a un accordo con l'UE in merito al sistema.

A titolo abbondanziale osserviamo che, nell'ambito della procedura di notifica, dobbiamo attualmente tenere conto della *Circolare SEM-SECO concernente le prescrizioni del diritto in materia di stranieri applicabili ai trasportatori/agli autisti i cui servizi sono liberalizzati in virtù di accordi internazionali* (data del 28.02.2017). In pratica, dal 1° marzo 2017 soltanto i trasportatori / gli autisti stranieri che forniscono regolari servizi passeggeri (traffico di linea) a bordo di autobus o pullman soggiacciono alla procedura di notifica o del permesso di lavoro. I trasporti di viaggiatori per fini turistici, i servizi di trasporto per ferrovia e i servizi di trasporto merci sono esentati dalla procedura di notifica

7. Come giudicate invece le varianti che prevedono rispettivamente il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 (cfr. variante 1 al n. 2.2.1 del rapporto esplicativo) o di non recepirla (variante 2)?

Per le motivazioni già esposte alla domanda 6, riteniamo che il recepimento completo della direttiva (UE) 2020/1057 potrebbe generare una distorsione della concorrenza nei confronti delle imprese di trasporto su strada indigene, tenuto conto che non sarebbe più possibile assicurare per i trasporti su strada transfrontalieri dall'UE l'applicazione dei salari minimi e l'osservazione delle condizioni salariali e lavorative usuali per il luogo, la professione e il ramo ai sensi dell'articolo 360b CO. Rispettivamente, con la variante 2 non sarebbe necessaria alcuna modifica della LDist. Per i trasporti transfrontalieri nell'UE e in Svizzera si continuerebbe ad applicare l'ALC, ciò significa che la Svizzera non recepirebbe l'articolo 1 della direttiva (UE) 2020/1057 né la definizione riguardante il distacco né gli obblighi amministrativi e le misure di controllo, venendosi a creare - anche in questo caso - una situazione giuridica diversa con l'UE per quanto riguarda il distacco nel settore dei trasporti.

## Ripercussioni

8. Oltre alle ripercussioni riportate nel rapporto esplicativo (per la Confederazione, i Cantoni, i Comuni, l'economia, ecc.) ravvisate ulteriori effetti degni di nota?

No.

## Altre osservazioni

9. Avete osservazioni sugli altri temi dell'avamprogetto o ritenete che manchino elementi importanti?

No.

**CONSEIL D'ETAT**

Château cantonal  
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral  
Guy Parmelin  
Chef du Département fédéral de  
l'économie, de la formation et de la  
recherche (DEFR)  
Palais fédéral Est  
3003 Berne

Réf. : 22\_COU\_2976

Lausanne, le 31 mai 2022

**Consultation – Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat du Canton de Vaud à l'honneur de vous adresser sa prise de position en réponse à la consultation citée en exergue, en utilisant comme demandé le questionnaire fourni à cet effet :

**Objectifs**

- 1) *Approuvez-vous l'objectif général du projet de loi, qui consiste à adapter les prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes et d'encourager ainsi un transport par route équitable, compétitif et durable ?*

Le Canton de Vaud soutient le Conseil fédéral dans cette démarche et salue son intention de défendre de tels objectifs.

**Mesures**

Accès au marché et à la profession

- 2) *Considérez-vous comme opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport transfrontalier ?*

Le Canton de Vaud est en accord avec cette proposition, qui correspond à la pratique mise en œuvre au sein de nombreux autres pays de l'Union européenne.

- 3) *Que pensez-vous de l'idée d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport intérieur ?*

Le Canton de Vaud juge que cette extension n'est pas souhaitable, dès lors qu'elle engendrerait des contraintes supplémentaires (suppression de l'exemption de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), interdiction de circuler de nuit et le dimanche, etc.) pour un grand nombre d'entreprises (entre 12'000 et 37'000, selon les estimations de l'Office fédéral de la statistique).

C'est d'ailleurs pour ces raisons que le Conseil national s'est déjà exprimé contre cette option, par son rejet de la motion Wicki 20.4509 «Transport de marchandises par route – Egalité de traitement».

- 4) *Êtes-vous d'accord que des mesures soient prises pour mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres » et de créer les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) ?*

Le Canton de Vaud soutient ces deux propositions.

- 5) *Pensez-vous qu'il y a d'autres mesures à prendre concernant l'accès au marché et à la profession dans le cadre du champ d'application de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ?*

Le Canton de Vaud n'en a pour l'heure pas identifié.

#### Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

- 6) *Êtes-vous d'accord pour que la Suisse reprenne partiellement la directive (UE) 2020/1057 (cf. variante 3 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral) ? Cela permettrait de mettre en œuvre l'assistance, les exigences administratives et les mesures de contrôle (procédure de déclaration) dans le droit suisse sur les travailleurs détachés. Les détachements resteront toutefois définis par la directive européenne sur le détachement des travailleurs étrangers et par la loi actuelle sur les travailleurs détachés, ce qui entraînera une divergence par rapport au champ d'application de la directive (UE) 2020/1057.*

S'agissant des modifications proposées quant au détachement des travailleurs étrangers, le Canton de Vaud s'inquiète du surplus de travail que pourrait engendrer pour les autorités cantonales la variante choisie par le Conseil fédéral, ce d'autant plus qu'il semble pouvoir être évité.

En effet, les autorités étrangères pourraient s'adresser directement aux entreprises suisses de transport effectuant des prestations sur leurs territoires respectifs.

De la même manière, les autorités cantonales du marché du travail ont déjà la possibilité de s'adresser à des entreprises étrangères afin de leur demander des informations relatives à la durée de travail et au salaire de leurs collaborateurs exerçant sur sol suisse.

Si ceci ne s'applique certes qu'aux Etats ayant ratifié la Convention européenne du 24 novembre 1977 sur la notification à l'étranger des documents en matière administrative (RS 0.172.030.5), il s'agit de relever que la plupart des pays voisins du notre (France, Autriche, Italie) en font partie. En outre, la possibilité de passer par la voie diplomatique pour s'adresser aux Etats non-signataires de la convention précitée demeure.

Ainsi, le Conseil d'Etat vaudois estime que les canaux déjà existants pourraient être utilisés par les autorités étrangères souhaitant obtenir des informations sur des entreprises suisses, sans que de nouveaux surcoûts administratifs ne soient nécessaires.

- 7) *Que pensez-vous de la variante d'une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif) ou d'une non-reprise (variante 2) ?*

Profondément attaché à la prévention du dumping social et salarial, le Conseil d'Etat ne peut se résoudre à renoncer au statut de travailleur détaché des chauffeurs appelés à transiter par le territoire national ou à acheminer des biens de consommation ou des fournitures en Suisse.

Il est également conscient des contraintes majeures que représentent les procédures d'annonces pour les opérateurs de transport et le processus de contrôle effectif des salaires et du temps de travail, même a posteriori, pour les autorités cantonales.

Le Conseil d'Etat rejette donc les variantes 1 et 2, mais aux fins de maintenir un contrôle effectif et de favoriser l'émergence d'une solution adéquate, Il préconise l'adoption de conditions de travail standardisées sur l'ensemble du territoire, éventuellement par le biais d'un contrat-type de travail avec force obligatoire, et de charger le Corps des gardes-frontières de procéder aux relevés à l'entrée ou à la sortie du territoire suisse.

## Conséquences

- 8) *Outre les conséquences mentionnées dans le rapport explicatif (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale, etc.), voyez-vous d'autres effets qui méritent d'être mentionnés ?*

Sur le plan administratif, le Canton de Vaud relève que le délai de 14 jours prévu pour la transmission des informations sollicitées par une autorité étrangère, de surcroît dans la langue de cet Etat, présenterait une difficulté importante de mise en œuvre.

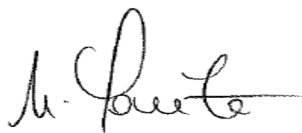
Par ailleurs, en matière de protection des données, le Canton de Vaud note que certains points du projet mis en consultation mériteraient d'être précisés ou retravaillés :

- Dans le cadre de l'introduction d'une nouvelle tâche pour les autorités cantonales compétentes d'octroyer l'assistance administrative dans le domaine du transport professionnel par route, il conviendrait de préciser, par exemple au niveau du commentaire, quelles sont les données visées à l'art. 8a al. 2 LDét. En effet, il s'agit de limiter les données communiquées par les autorités cantonales à celles qui sont strictement nécessaires à atteindre le but visé, soit -d'après notre compréhension- celles permettant l'identification des employeurs par les autorités étrangères ;
- S'agissant de la compétence laissée au Conseil fédéral, à l'art. 8a al. 4 LDét, de conclure des traités internationaux permettant le raccordement ultérieur de la Suisse à IMI, le Canton de Vaud invite la Confédération, le moment venu, à s'assurer que cette plateforme présente des garanties suffisantes en termes de sécurité ;
- Enfin, le traitement par le Secrétariat à l'économie (SECO) de données reçues des autorités cantonales et livrées à des autorités étrangères, tel que prévu à l'art. 8b al. 3 LDét, devrait être précisé, notamment sur les aspects touchant à la conservation des données personnelles.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos déterminations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations distinguées.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

**Copies**

- Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
- [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)
- Secrétariat général du Département de l'économie, de l'innovation et du sport (SG-DEIS)
- Office des affaires extérieures (OAE)

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation

Bern, 31.05.2022 / MD  
VL STUG / EntsG

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft,  
Bildung und Forschung

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

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

### Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen erachtet die Weiterentwicklung des Landesverkehrsabkommens als wichtig. Deshalb unterstützen wir grundsätzlich die Stossrichtung der vorliegenden Vorlage. Die Ausdehnung der Zulassungspflicht auf Schweizer Transportfirmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im Binnenverkehr einsetzen, lehnt die FDP ab. Zu den einzelnen Fragen des Fragekatalogs äussern wir uns wie folgt:

**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?**

FDP.Die Liberalen unterstützt die generelle Zielsetzung der vorliegenden Vorlage. Wir erachten die Weiterentwicklung des Landesverkehrsabkommens als wichtig. Aus diesem Grund trägt die FDP die dafür notwendigen Angleichungen des Schweizer Rechts an das EU-Recht mit.

**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?**

Ja, denn diese Ausdehnung ist für die Weiterentwicklung des Landesverkehrsabkommens notwendig.

**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?**

Die FDP erkennt in diesem Bereich keinen Handlungsbedarf und lehnt diese Massnahme ab. Unternehmen mit einer Flotte, die ausschliesslich aus Fahrzeugen zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen (= reine Lieferwagenflotte) besteht, stehen in keiner direkten Konkurrenz mit Marktteilnehmern, welche Fahrzeuge von über 3,5 Tonnen in ihrer Flotte haben. Hinzu kommt, dass die Europäische Kommission bisher keinen EU-Mitgliedstaat nennen konnte, welcher die besagten Vorschriften auch auf Unternehmen anwendet, die ausschliesslich Inlandverkehre durchführen. Folglich entspricht die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante (s. Frage 2) weitgehend der Umsetzung in der EU.

**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?**



Grundsätzlich ist die FDP mit den vorgesehenen Massnahmen, welche die Voraussetzungen für eine Schweizer Teilnahme am entsprechenden Modul zum Informationsaustausch ermöglichen, einverstanden. Der tatsächliche Entscheid am IMI-Modul teilzunehmen, soll jedoch nur dann erfolgen, wenn das Verhältnis zwischen dem tatsächlichen Nutzen und den damit verbundenen Kosten stimmt.

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

Nein

**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.**

Im erläuternden Bericht wird ausgeführt, dass parallel zum Vernehmlassungsverfahren des vorliegenden Entwurfs, die Europäische Kommission im Rahmen eines informellen Verfahrens zur vom Bundesrat vorgeschlagener teilweisen Übernahme konsultiert wird. Aus einer prozeduralen Sicht erachtet die FDP diese Art der Konsultation als suboptimal.

Bezüglich der drei vorliegenden Varianten können wir uns mit der vorgeschlagenen Variante 2 einer Teilübernahme grundsätzlich einverstanden erklären, knüpfen diese Zustimmung jedoch daran, dass die Gewährung der Amtshilfe gegenseitig und gleichwertig gewährt 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)?**

s. Antwort zu Frage 6.

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

Nein

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

Art. 8b Abs. 2 und 3 E-Entsendegesetz: Aus Sicht der FDP 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 fordert, dass die Bestimmung dahingehend angepasst wird, sodass die Daten in eine Schweizer Amtssprache zur Verfügung gestellt werden können.

Freundliche Grüsse  
FDP.Die Liberalen  
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart  
Ständerat



Jon Fanzun

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

Bern, 30. Mai 2022

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

### **Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

**Die SVP Schweiz lehnt den vorliegenden Entwurf zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse ab. Der vermeintliche Mehrwert einer verbesserten Amtshilfe mit der EU mag nicht darüber hinwegtäuschen, dass die angestrebte EU-Rechtsübernahme die Unabhängigkeit der Schweiz gefährdet und unkontrollierbare Kostenfolgen auslöst.**

Die SVP lehnt die Änderungen des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) sowie des Entsendegesetzes ab. Die Schweiz müsste für einen zu hinterfragenden Nutzen einen noch nicht bezifferbaren Unterhaltsbeitrag an das Binnenmarkt-Informationssystem der EU bezahlen. Die SVP verurteilt diesen für die Schweiz kostentreibenden Mechanismus, welche EU-Rechtsübernahmen oftmals zur Folge haben.

Missbräuche ausländischer Firmen sind sicherlich aufzudecken. Dies soll aber in erster Linie durch 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.

Aus den obengenannten Gründen lehnen wir die Vorlage ab

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

### **SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident



Marco Chiesa  
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller  
Nationalrat



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

Bern, 30. Mai 2022

## Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

### Inhalt der Vorlage

- *Mit dieser Vorlage wird die Angleichung des Schweizer Rechts an das erste Mobilitätspaket der EU beabsichtigt. Das so genannte «Mobilitätspaket» wurde am 9.7.2020 vom europäischen Parlament verabschiedet und am 31.7.2020 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. Das geltende Bundesgesetz vom 20.3.2009 über die Zulassung als Strassen-transportunternehmen (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 über 2.5 Tonnen zu gewerblichen Zwecken einsetzen.*
- *Weiter sind Rechtsgrundlagen für die **Schweizer Teilnahme am europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen ERRU** vorgesehen.*
- *Mit den Anpassungen im Entsendegesetz vom 8.10.1999 (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 Strassentransportbetriebe, welche 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.*

### Grundsätzliche Anmerkungen

- Nach Ansicht der SP Schweiz macht es Sinn, das *Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) und das Entsendegesetz (EntsG)* anzupassen, um den bilateralen Weg mit der Europäischen Union zu vereinheitlichen, zu festigen, zukunftssicher zu machen und weiterzuentwickeln.
- Wenn der Strassengüterverkehr fair, wettbewerbsfähig und nachhaltig sein soll (*Antwort auf Frage 1 des Fragebogens*), muss dieser vor allem auf die Schiene verlagert werden. Nur so können die Auswirkungen auf die globale Erwärmung minimiert und der Temperaturanstieg begrenzt werden. Durch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene werden auch andere negative Umweltauswirkungen wie Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie Flächen-, Energie- und Ressourcenverbrauch massiv verringert. Darüber hinaus zeichnet sich der Schienengüterverkehr durch wesentlich bessere Arbeitsbedingungen und eine faire Entlohnung aus, während der internationale LKW-Transport unter unmenschlichen Arbeits- und Entlohnungsbedingungen stattfindet (*Antwort auf Fragen 8 und 9 des Fragebogens*).

### Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; [SR 744.10](#))

- **Sie SP Schweiz begrüsst die Ausweitung der Berufszugangskriterien (Lizenz) auf Strassentransportunternehmen, die Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2.5 Tonnen im internationalen Güterverkehr einsetzen.** Derzeit benötigen nur LKW mit einem Gewicht von mehr als 3.5 Tonnen eine Lizenz (für den nationalen und internationalen Verkehr), während Kleintransporter keine Lizenz benötigen.
- Die Frage, die der Bundesrat bei dieser Ausweitung auf Fahrzeuge zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen stellt, ist, ob die Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen ausschliesslich im Binnenverkehr einsetzen, ausgedehnt werden soll (Variante «Ausdehnung auf den Binnenverkehr»), oder ob dies nur Unternehmen betreffen soll, die internationale Transporte durchführen (Variante «Ausdehnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr»). Im erläuternden Bericht (S. 10) spricht der Bundesrat davon, dass bei einer Ausweitung der Zulassungspflicht auf den nationalen Güterverkehr zwischen 12'000 bis 37'000 Firmen neu unter die Zulassungspflicht fallen dürften, was eine bürokratische Belastung für das BAV bedeuten würde. Dieses spricht sich dann für die Ausdehnung nur für Schweizer Strassentransportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr aus.
- **Wir unterstützen die Ausweitung der Berufszugangskriterien für Kleintransporter über 2.5 Tonnen, da diese einen immer grösseren Anteil des Transports ausmachen.** Laut dem Bundesamt für Statistik ist der Bestand an Kleintransportern seit 2000 um 79% gestiegen und wird im Jahr 2021 411'642 Fahrzeuge betragen. Die Transportleistung ist dabei jeweils sehr gering, auch wenn die Kilometerleistung sehr hoch ist. So stieg die Zahl der jährlich vom ASTRA an den vier Schweizer Alpenübergängen gezählten Lieferwagen zwischen 2014 und 2016 um 11.3 % von 848'000 auf 944'000 Fahrzeuge. Kleintransporter werden im Vergleich zum Schwerverkehr bevorzugt behandelt, da sie keine LSVA-Abgabe zahlen und keine Arbeits- und Ruhezeiten einhalten müssen. Kleintransporter haben jedoch Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima und die Gesundheit der Bevölkerung, die z.B. unter dem Lärm dieser Fahrzeuge leidet. Sie stellen auch eine unfaire Konkurrenz für den Schienenverkehr dar, der reguliert und viel umweltfreundlicher ist, sowie für den Schwerverkehr, der stärker reguliert ist und die LSVA bezahlen muss. Auch wenn Kleintransporter derzeit noch eine Ausnahme bilden, geht der Trend derzeit in Richtung einer **Gleichbehandlung von leichten und schweren Fahrzeugen**. Die Ausweitung der Lizenzpflicht auf Unternehmen, die im Ausland transportieren, aber auch auf solche, die in der Schweiz transportieren, wird in naher Zukunft unumgänglich sein. **Mit der Variante «Ausdehnung auf den Binnenverkehr» könnte diese Entwicklung vorweggenommen, die Sicherheit auf der Strasse durch den drohenden Lizenzzug erhöht, Kobotageverstösse besser kontrolliert und die Grundlage für eine stärkere Regulierung und Bewältigung des stark wachsenden und weitgehend unregulierten Klein-**

transporterverkehrs geschaffen werden (*Antworten auf die Fragen 2 und 3 des Fragebogens*).

- **Des Weiteren begrüsst die SP Schweiz die Absicht, die sogenannten Briefkastenfirmen besser zu kontrollieren.** Durch die Teilnahme der Schweiz am Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) der Verordnung (EU) 2020/1055 kann überprüft werden, ob die Niederlassung eines Unternehmens effektiv und dauerhaft ist. Kabotagedelikte sind zu bekämpfen, denn diese sind ungerecht, unsozial und bremsen die Verlagerung auf die Schiene durch Sozial- und Sicherheitsdumping. Dank der Verordnung (EU) 2020/1055 wird der Informationsaustausch bzw. die Bereitstellung von Informationen zur Frage der Niederlassung auf diese Weise ermöglicht; es kann einfacher festgestellt werden, ob es sich bei einem Unternehmen wahrscheinlich um eine Briefkastenfirma handelt oder nicht. **Die Neufassung von Art. 9 und Art. 9a sowie die Anpassungen zum Informationsaustausch sind sinnvoll, da sie die rechtlichen Voraussetzungen für eine spätere Teilnahme am IMI-Modul schaffen.** (*Antwort auf Frage 4 des Fragebogens*).

**Bundesgesetz über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne (Entsendegesetz, EntsG; [SR 823.20](#))**

- Durch eine Reihe von Bestimmungen verhindert das Entsendegesetz die missbräuchliche Unterbietung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Schweiz. Da die SP Schweiz gegen Kabotage und Lohnunterbietungen und für mehr Kontrollen ist, begrüssen wir die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Informationsaustausch und die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweizer Behörden. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Amtshilfe, die zur Anwendung kommt, wenn ein Mitgliedstaat eine Kontrolle durchführen möchte und dafür Informationen oder Dokumente benötigt, die er von dem betreffenden Unternehmer in der Schweiz nicht erhalten kann, möglich ist.
- Unter den drei vom Bundesrat vorgeschlagenen Optionen zur Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 ist es für uns wichtig, dass bei den Kontrollen nicht gespart wird. Die vorgeschlagene Anpassung im EntsG darf daher in keinem Fall den Zugang zu Informationen und Unterstützung beeinträchtigen, ganz im Gegenteil. Fälle von «sozialem Unterbietungswettbewerb» müssen gesammelt und kontrolliert und dann verboten werden können, ebenso wie Kabotageverstösse. (*Antworten auf die Fragen 6 und 7 des Fragebogens*).

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage 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?

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

31. Mai 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. Februar 2022 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiessuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland und weiteren 2 Mio. Beschäftigten im Ausland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können.

Gute Rahmenbedingungen im internationalen Personen- und Güterverkehr sind für die exportlastige Schweizer Wirtschaft entscheidend. Die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen sollte sich grundsätzlich so nah wie möglich und sinnvoll am EU-Recht orientieren, um die Reibungsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage. Die Übernahme von Teilen der EU-Richtlinie 2020/1057 zu den Entsenderegeln sowie die Grundsätze der Verordnung 2020/1055 zu Markt- und Berufszugang sind grundsätzlich sinnvoll. Dennoch erachten wir auch punktuelle Ausnahmen als zielführend. Insbesondere befürworten wir es, dass die Zulassungspflicht für Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im Binnenverkehr keine Anwendung findet. Wie im erläuternden Bericht ausführlich dargelegt wird, wäre diese Massnahme sowohl für die betroffenen Unternehmen als auch für den Bund sehr aufwändig und böte sowohl volkswirtschaftlich als auch hinsichtlich den Zielen der Vorlage keinen Mehrwert.

Seite 2

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

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Position und stehen Ihnen bei Rückfragen  
gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse



Alexander Keberle  
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer  
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt





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

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Eidgenössisches Departement für  
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF  
Herr Bundesrat Guy Parmelin

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

Bern, 30. Mai 2022

**Konsultation zu den Änderungen des Bundesgesetzes über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse und des Bundesgesetzes über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Durch Änderungen im STUG und des EntsG sollen einzelne Bereiche den Rechtsvorschriften der EU, die im Rahmen des „Mobilitätspakets I“ erlassen wurden, angepasst werden. Es sollen Kriterien für den Erhalt der Berufslizenz für Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr Nutzfahrzeuge ab 2,5 Tonnen gewerblich nutzen, eingeführt werden. Es soll weiter die Kontrolle von sog. „Briefkastenfirmen“ verbessert werden. Zudem soll eine gesetzliche Grundlage zur Gewährung der Amtshilfe bei Entsendungen von Arbeitnehmer\*innen in der Schweiz geschaffen werden. Durch die Übernahme von EU-Recht würde die Voranmeldefrist abgeschafft und die flankierenden Massnahmen im betroffenen Bereich zum Teil ausgehöhlt werden - eine solche Schwächung der flankierenden Massnahmen wird vom SGB kategorisch abgelehnt.

Durch die neue Regelung sollen die gleichen Kriterien über den Berufszugang, die bis anhin nur für Unternehmen mit Nutzfahrzeugen ab 3,5 Tonnen gegolten haben, auch für Unternehmen, die mit Nutzfahrzeugen ab 2,5 Tonnen gewerblich grenzüberschreitend tätig sind, gelten. Da diese Unternehmen weitere Abgaben leisten müssen und für die Fahrer\*innen strengere Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen gelten, soll durch diese Anpassung für einen faireren Wettbewerb gesorgt werden. Im Binnenverkehr wird auf eine entsprechende Anpassung verzichtet. Eine Ausweitung der Kriterien für den Zugang zum Beruf und die damit einhergehende Verbesserung des Arbeitnehmerschutzes und der Verkehrssicherheit wird grundsätzlich vom SGB gutgeheissen. Allerdings ist aus Sicht der Gewerkschaften nicht ersichtlich, wieso dies nur im grenzüberschreitenden Gewerbe gelten sollte. Eine Lizenzpflicht für Nutzfahrzeuge ab 2,5 Tonnen wäre auch im Binnenverkehr notwendig, um die Situation der Fahrer\*innen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Pflicht zur Lizenz muss deswegen nach Ansicht des SGB auch im Binnenverkehr vorgenommen werden (siehe Motion Dittli 20.4478).

Monbijoustrasse 61, 3007 Bern, [www.sgb.ch](http://www.sgb.ch)  
031 377 01 01, Fax 031 377 01 02, [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch)

Zur Bekämpfung von sog. „Briefkastenfirmen“ sollen nur Unternehmen eine Zulassungsbewilligung erhalten, welche über einen tatsächlichen und dauerhaften Sitz (Niederlassung) in der Schweiz verfügen. Dies ist heute zwar schon gängige Praxis, es soll aber durch die Änderungen neu im Gesetz niedergeschrieben werden, wobei die massgeblichen Kriterien für den Nachweis werden zu einem späteren Zeitpunkt in der Verordnung (STUV) geregelt werden sollen. Durch diese Anpassung werden die Voraussetzungen geschaffen, um am sogenannten IMI (Binnenmarkt-Informationssystem) teilzunehmen. Der Informationsaustausch über dieses System dient der Aufdeckung von „Briefkastenfirmen“. Der tatsächliche Beitritt zu diesem System wird erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Weiter soll eine gesetzliche Grundlage für die Teilnahme am ERRU (European Register of Road Transport Undertakings) geschaffen werden: Über dieses Register können die beteiligten Staaten sachdienliche Daten zur Feststellung der Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters direkt austauschen. Die Voraussetzung der Zuverlässigkeit soll zudem künftig auf die Geschäftsführung ausgeweitet werden. Die Bekämpfung von „Briefkastenfirmen“ und die erweiterten Voraussetzungen für die Geschäftsführung werden vom SGB begrüsst.

Schlussendlich soll im Bereich der Entsendungen eine Grundlage für die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz geschaffen werden. Die EU-Richtlinie sieht in Art. 1 eine eigene Definition der Entsendung vor. Mit einer vollständigen Übernahme der EU-Richtlinie in den Anhang 1 zum LVA und den Anhang P zum EFTA-Übereinkommen müsste der Geltungsbereich des EntsG angepasst werden. Durch die Übernahme würden allerdings die Kontrollen (FlaM-Kontrollen) über die Einhaltung der minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen nach den flankierenden Massnahmen wegfallen. Die Rechtslage in der Schweiz und der EU würden im Bereich der Entsendungen vereinheitlicht.

Der Bundesrat favorisiert allerdings die Teilübernahme des Art. 1 der EU-Richtlinie: Es sollen nur die Bestimmungen über die Verwaltungsanforderungen, die Kontrollmassnahmen und die Amtshilfe übernommen werden. Die Voranmeldefrist von acht Tagen würde dadurch wegfallen, da sich die Meldepflicht nach der EU-Richtlinie richten würde, welche keine Frist vorsieht. Die FlaM-Kontrollen würden erschwert (gemäss dem SECO aber dennoch möglich), da im Meldeverfahren der EU keine Ziel- oder Einsatzortangabe verlangt werden darf. Die Schweiz wäre verpflichtet, Amtshilfe zwecks Kontrollen von Schweizer Transportunternehmen zu leisten.

Die dritte Option wäre, den gesamten Art. 1 der EU-Richtlinie nicht zu übernehmen.

Der SGB lehnt die Beschneidung der flankierenden Massnahmen und den Wegfall der Voranmeldefrist entschieden ab. Eine vollständige Übernahme des Art. 1 der EU-Richtlinie ist für den SGB deswegen keine Option.

Grundsätzlich begrüsst der SGB eine Anpassung an das europäische Recht. Bei einer Teilübernahme muss die Voranmeldefrist zumindest im Grundsatz jedoch erhalten bleiben.

Wir bitten Sie, diese Bemerkungen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maillard', with a stylized flourish at the end.

Pierre-Yves Maillard  
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Cirigliano', with a horizontal line above the final part of the name.

Luca Cirigliano  
Zentralsekretär

Hopfenweg 21  
PF/CP 5775  
CH-3001 Bern  
T 031 370 21 11  
info@travailsuisse.ch  
www.travailsuisse.ch

DETEC et DEFR  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Monsieur Guy Parmelin  
Conseiller fédéral  
Palais fédéral  
Berne

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

Berne, le 29 mai 2022

**Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par la route.  
Consultation.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous consulter sur cet objet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis. Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, salue sur le fond ce projet de loi reprenant certaines parties de la directive (UE) 2020/1057 concernant les règles en matière de détachement ainsi que les principes du règlement (UE) 2020/1055 sur l'accès au marché et à la profession. La prise en compte des domaines du temps de repos et de conduite des conducteurs, l'accès au marché et à la profession et les règles en matière de détachement des travailleurs étrangers devraient favoriser des conditions de concurrence équitables, la durabilité des conditions de travail, sans nuire à la compétitivité dans le domaine du transport par route, bien au contraire.

Ces mesures favoriseront la lutte contre le dumping social et il est souhaitable que la Suisse puisse les reprendre en raison de l'étroite relation que notre pays entretient avec l'UE dans le domaine du transport international de voyageurs et de marchandises par la route.

Toutefois, pour Travail.Suisse, il est aussi clair que la reprise de règles en matière de détachement ne doit pas remettre en question le dispositif suisse des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes. C'est pourquoi, nous ne pouvons accepter cette reprise qu'à la condition que le dispositif des mesures d'accompagnement ne soit pas touché, en particulier les délais d'annonce des détachements valables en Suisse. Comme souhaité, nous utilisons le cadre du catalogue de questions ci-après pour notre réponse.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier politique écologique

## **Catalogue de questions sur le projet à mettre en consultation concernant la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route**

### **Objectifs**

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet de loi, qui consiste à adapter les prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes et d'encourager ainsi un transport par route équitable, compétitif et durable ?

Oui, nous approuvons cet objectif général comme indiqué ci-dessus. Nous saluons le paquet législatif intitulé « Paquet mobilité » qui a été instauré et mis en œuvre du fait que les prescriptions légales en vigueur étaient insuffisantes pour lutter efficacement contre le dumping social et qu'il était nécessaire de promouvoir une concurrence plus loyale dans ce secteur. En raison des étroites relations de la Suisse avec l'UE et en particulier dans le transport international de voyageurs et de marchandises par route, il est bienvenu que la Suisse adapte sa législation et reprenne les dispositions sociales et du travail figurant dans le paquet.

### **Mesures**

#### Accès au marché et à la profession

2. Considérez-vous comme opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport transfrontalier ?

Oui car l'obtention d'une licence d'entrepreneur de transport routier par des entreprises de transport de marchandises utilisant des véhicules de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes permettra d'éviter une distorsion de concurrence avec les entreprises de transport par route classiques (véhicules de plus de 3,5 tonnes).

3. Que pensez-vous de l'idée d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport intérieur ?

Travail.Suisse suit ici l'avis du Conseil fédéral de ne pas étendre cette obligation à l'heure actuelle pour le transport intérieur. Mais si une évolution se faisait dans ce sens dans l'UE, il faudrait la



prendre en considération. Toutefois, dans ce contexte, nous soutenons la motion Dittli visant à examiner l'extension des dispositions relatives aux temps de travail et de repos aux conducteurs de camionnettes de plus de 2,5 tonnes utilisées pour le transport de marchandises à titre professionnel par route.

4. Êtes-vous d'accord que des mesures soient prises pour mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres » et de créer les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) ?

Oui. C'est nécessaire pour éviter un détournement des conditions de concurrence. Il faut donc reprendre les réglementations correspondantes dans le droit suisse. Il est particulièrement important que l'entreprise qui souhaite obtenir une licence dispose d'un établissement effectif et durable (siège) en Suisse et qu'elle dispose de locaux dans lesquels les originaux de ses documents d'entreprise sont accessibles par voie électronique ou sous une autre forme.

5. Pensez-vous qu'il y a d'autres mesures à prendre concernant l'accès au marché et à la profession dans le cadre du champ d'application de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ?

Non.

#### Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

6. Êtes-vous d'accord pour que la Suisse reprenne partiellement la directive (UE) 2020/1057 (cf. variante 3 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral) ? Cela permettrait de mettre en œuvre l'assistance, les exigences administratives et les mesures de contrôle (procédure de déclaration) dans le droit suisse sur les travailleurs détachés. Les détachements resteront toutefois définis par la directive européenne sur le détachement des travailleurs étrangers et par la loi actuelle sur les travailleurs détachés, ce qui entraînera une divergence par rapport au champ d'application de la directive (UE) 2020/1057. Référence : BAV-200// 2/2

Sous condition. L'article 1 LDét reste applicable pour déterminer s'il y a détachement dans le transport routier, ce qui permet de contrôler le respect des conditions minimales de salaire et de travail applicable en Suisse et d'observer la branche comme l'entend l'art. 360b CO dans le cadre des mesures d'accompagnement (contrôles FlaM). Cette reprise partielle permet aussi de mettre en œuvre l'assistance administrative avec d'autres pays, ce qui est indispensable pour les contrôles. Le point négatif de cette reprise partielle est le fait que l'obligation d'annonce répondrait aux règles de la directive UE 2020/1057 et un délai d'annonce de huit jours (comme le prévoit l'article 6 LDét) ne pourrait plus être exigé. Nous vous invitons à clarifier ce point et chercher à obtenir une exception pour pouvoir maintenir le délai d'annonce actuel. Travail.Suisse ne pourrait pas accepter des délais d'annonce réduits seulement dans le domaine des transports. Ce serait ouvrir la boîte de pandore pour d'autres branches et cela affaiblirait la position de la Suisse au cas où de nouvelles négociations s'ouvriraient avec l'UE.

7. Que pensez-vous de la variante d'une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif) ou d'une non-reprise (variante 2) ?

Nous nous opposons clairement à la variante 1 car une reprise intégrale aurait pour conséquence qu'il n'y aurait plus d'obligation d'annonce et les contrôles des conditions de salaire et de travail prévus dans la LDét disparaîtraient. Une non reprise n'est pas non plus souhaitable mais c'est pour nous encore préférable à une reprise partielle qui affaiblirait les mesures d'accompagnement.

### **Conséquences**

8. Outre les conséquences mentionnées dans le rapport explicatif (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale, etc.), voyez-vous d'autres effets qui méritent d'être mentionnés ?

Non

### **Autres remarques :**

9. Avez-vous des remarques supplémentaires à apporter sur les autres thèmes du projet de loi ou pensez-vous qu'il manque des éléments importants

Non

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

DETEC et DEFR

Altdorf, le 30 mai 2022

### **Prise de position de l'Initiative des Alpes sur la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Monsieur le Conseiller fédéral,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position à la consultation sur la modification de la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.

Selon l'Initiative des Alpes, il fait sens d'adapter la Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et la Loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét) afin d'homogénéiser, consolider, pérenniser et développer la voie bilatérale avec l'Union européenne.

Si le transport routier de marchandises doit être équitable, compétitif et durable (*réponse à la question 1 du questionnaire*), ce dernier doit avant tout être transféré sur le rail. C'est le seul moyen pour minimiser les effets sur le réchauffement climatique et limiter la hausse des températures. Grâce au transfert de la route au rail, d'autres effets négatifs sur l'environnement sont également massivement réduits, tels que le bruit, les émissions de polluants atmosphériques, l'occupation des sols, la consommation d'énergie et l'utilisation des ressources. De plus, si le transport ferroviaire de marchandises se caractérise par de bien meilleures conditions de travail et une rémunération équitable, ce n'est pas le cas dans le domaine du transport international par camion, qui est effectué dans des conditions de travail et de rémunération inhumaines. Le dernier kilomètre, effectué par les poids lourds et les camionnettes, devient également de plus en plus problématique avec l'essor des commerces en ligne (*réponses aux questions 8 et 9*).

### **Loi fédérale sur les entreprises de transport par route, LEnTR – Accès au marché et à la profession**

L'Initiative des Alpes salue l'extension des critères d'accès à la profession (licence) aux entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes en transport

international de marchandises. Actuellement, seuls les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ont besoin d'une licence (pour le national et l'international), faisant fi des camionnettes. La question que pose le Conseil fédéral à cette extension aux véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes est : est-ce que les entreprises suisses qui ont des véhicules qui effectuent des transports *uniquement* en Suisse doivent avoir une licence pour avoir accès à la profession (variante « extension au transport intérieur »), ou la licence doit aller uniquement aux entreprises qui effectuent des transports internationaux (variante « extension au transport international ») ? Dans le rapport explicatif (p. 10), le Conseil fédéral parle qu'en cas d'extension de l'obligation de disposer d'une licence au transport national de marchandises, entre 12'000 et 37'000 entreprises seraient touchées, impliquant une charge bureaucratique pour l'OFT. Ce dernier se prononce alors pour l'extension uniquement pour les entreprises suisses de transport par route en transport international.

L'Initiative des Alpes soutient l'extension des critères d'accès à la profession pour les camionnettes de plus de 2,5 tonnes car ces dernières représentent une part toujours plus importante du transport. Selon l'Office fédéral de la statistique, le parc des camionnettes a augmenté de 79% depuis 2000 et s'élève à 411 642 véhicules en 2021<sup>1</sup>. La performance du transport est très faible, même si le kilométrage est très élevé<sup>2</sup>. Ainsi, le nombre de camionnettes recensées chaque année par l'Office fédéral des routes aux quatre passages alpins suisses a augmenté de 11,3 % entre 2014 et 2016, passant de 848 000 à 944 000 véhicules<sup>3</sup>. Aussi, les camionnettes bénéficient d'un traitement de faveur par rapport au transport lourd puisqu'elles ne paient pas la redevance RPLP et n'ont pas d'obligation de temps de travail et de repos. Or, les camionnettes ont un impact sur l'environnement, le climat et la santé de la population qui subit le bruit de ces véhicules. Elles font également de la concurrence déloyale aux rails qui est, lui, réglementé et bien plus écologique, et aussi au trafic lourd qui est, lui, plus fortement réglementé et qui doit payer la RPLP. Même si les camionnettes font office d'exception pour l'instant, la tendance actuelle va vers une égalité de traitement entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Etendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises transportant à l'étranger, mais aussi à celles qui transportent en Suisse deviendra inévitable dans un avenir proche. Opter pour la variante « extension au transport intérieur » permettrait ainsi d'anticiper ce changement, d'assurer une meilleure sécurité sur la route grâce à la menace d'un retrait d'une licence, de mieux contrôler les infractions de cabotage et pourrait servir de base à une plus grande réglementation et à une meilleure prise en main du trafic des camionnettes, qui connaît une forte croissance et n'est pour ainsi dire pas réglementé. *(Réponses aux questions 2 et 3 du questionnaire).*

L'Initiative des Alpes salue la volonté de mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres ». La participation de la Suisse au système d'information du marché intérieur (IMI) du règlement (UE) 2020/1055 permet de vérifier si l'établissement d'une entreprise est effectif et durable. L'Initiative des Alpes lutte contre les infractions de cabotage. Les délits de cabotage sont injustes, antisociaux et freinent le transfert vers le rail par le dumping social et la sécurité. Grâce au règlement (UE) 2020/1055, l'échange d'information ou la mise à disposition des informations sur la question de l'établissement permettra de déterminer ainsi si une entreprise est susceptible d'être une société boîte aux lettres ou

<sup>1</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

<sup>2</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/queterverkehr/strasse.html>

<sup>3</sup> Rapport de transfert modal 2017

pas. Le remaniement de l'art. 9 et 9a ainsi que les adaptations sur l'échange d'informations font sens puisque ces derniers créent les conditions légales d'une participation ultérieure au module IMI. (*Réponse à la question 4 du questionnaire*).

### **Loi sur les travailleurs détachés, LDét - Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance**

A travers une série de dispositions, la loi sur les travailleurs détachés permet d'éviter la sous-enchères abusive en matière de conditions de salaire et de travail en Suisse. L'Initiative des Alpes, qui est contre la pratique de cabotage et la sous-enchère salariale, et pour davantage de contrôles, se positionne donc pour la création d'une base légale pour l'échange d'information et l'octroi de l'assistance administrative par les autorités suisses. Il est primordial que l'assistance administrative, qui s'applique lorsqu'un Etat membre souhaite effectuer un contrôle et a besoin pour cela d'informations ou de documents qu'il ne parvient pas à obtenir de l'entrepreneur concerné en Suisse, puisse se faire.

Parmi les trois options proposées par le Conseil fédéral sur la reprise de la directive (UE) 2020/1057, il est important pour l'Initiative des Alpes de ne pas lésiner sur les contrôles. L'adaptation proposée dans la LDét ne doit donc en aucun cas porter préjudices à l'accès à l'information et au besoin d'assistance, bien au contraire. Les cas de sous-enchère sociale doivent pouvoir être collectés et contrôlés puis bannis, tout comme le les infractions de cabotage. (*Réponses aux questions 6 et 7 du questionnaire*).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position.

Meilleures salutations



Jon Pult  
Président de l'Initiative des Alpes



Floriane Kaiser  
Collaboratrice politique



Fédération des  
Entreprises  
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg  
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

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

Dpt fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)

Dpt fédéral de l'économie, de la  
formation et de la recherche (DEFER)

3003 Berne

Madame Simonetta Sommaruga,  
Conseillère fédérale

Monsieur Guy Parmelin,  
Conseiller fédéral

Genève, le 3 juin 2022  
RS/3354 – FER No 25-2022

## Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route

Madame la Conseillère fédérale, Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous faisons suite à la procédure de consultation citée sous rubrique, et vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous, la position de la Fédération des Entreprises Romande quant au « Paquet Mobilité ».

En premier lieu, notre Fédération soutient toutes mesures visant à garantir une concurrence internationale saine et loyale entre les entreprises de transports de l'UE et de l'AELE. Les entreprises de notre pays souffrent régulièrement de cette concurrence. Elles doivent en effet supporter des charges relatives à la main d'œuvre (salaires et charges sociales), aux infrastructures (loyer et prix d'entretien de la flotte), institutionnelles (RPLP, impôts et taxes divers) bien plus élevées que celles supportées par les entreprises sises dans d'autres pays européens ou membres de l'AELE.

Il est dès lors essentiel, pour la survie de nos entreprises, que le système législatif fédéral puisse proposer un cadre juridique strict afin d'instaurer des conditions de travail identiques à tous. Les règles sur le travail détaché doivent continuer à être appliquées de la manière la plus rigoureuse possible, ce afin de s'assurer que les acteurs étrangers soient soumis aux mêmes règles, notamment en termes de charges salariales.

Enfin le cabotage au sein de notre pays doit continuer à être strictement interdit. Une ouverture du cabotage conduirait indubitablement à la mort de nos entreprises. Des contrôles accrus doivent pouvoir être établis. L'ouverture du cabotage dans l'UE ne doit pas avoir de conséquence pour la Suisse

S'agissant du questionnaire, nos réponses sont les suivantes :

- 1) OUI, car cela permettrait de mieux réguler le marché du transport international en Suisse.
- 2) OUI, car cela permettrait d'instaurer une certaine équité entre les entreprises de transports suisses et de mieux protéger la profession.
- 3) OUI, car cela permettrait d'avoir un meilleur contrôle sur les transporteurs suisses et d'instaurer des règles équitables pour tous.
- 4) OUI, car cela permettrait d'avoir un meilleur contrôle sur les transporteurs suisses.
- 5) Il convient d'accentuer les contrôles afin d'éviter les abus.
- 6) OUI, il conviendra cependant d'adapter la législation suisse à cet effet. Avec l'introduction de la nouvelle réglementation dans l'UE à partir du 21 mai 2022, la situation juridique en Suisse et dans les pays environnants divergera jusqu'à nouvel ordre. En principe, cela ne poserait pas de problème : les entreprises de transport suisses continueront à être soumises aux prescriptions actuelles - ce qui devra être reconnu par les autorités étrangères. Toutefois, comme le montrent les expériences faites les années précédentes dans d'autres domaines, les organes de contrôle (douanes, police) n'ont pas toujours le même niveau de connaissances que le législateur.
- 7) La première solution est préférée.
- 8) NON
- 9) NON

En résumé, notre Fédération accepte les dispositions prévues dans le « Paquet Mobilité ». Il convient cependant de s'assurer que les entreprises suisses puissent continuer à pouvoir bénéficier des protections utiles et lutter contre la concurrence déloyale opérée par certaines entreprises étrangères, notamment en termes de coût de main d'œuvre.

Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Robert Angelozzi  
Secrétaire patronal  
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse**

Antworten von Gewerkschaft Unia, Roman Künzler, Verantwortlicher Logistik und Transport, Weltpoststrasse 20 / Postfach 272, 3000 Bern 15

Bern, 25.05.2022

### **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?**

Wir sind damit grundsätzlich einverstanden.

Grundsätzlich leisten Fahrzeuge unter 3.5t momentan unlauteren Wettbewerb, da sie verschiedenen Reglementierungen nicht unterstellt sind (LSVA, etc.), werden kaum kontrolliert und führen zu sozial prekären Arbeitsbedingungen und in der Explosion ihrer Anzahl zu einem ökologisch sehr ineffizienten Warentransportsystem. Dies auf Kosten speziell auch der ökologischeren Bahn, welche nicht mit den tiefen Kosten mithalten kann. Wir begrüssen daher das Bestreben auf Bundes- und europäischer Ebene, diese Fahrzeuggrössen zu regulieren und einen Schritt in Richtung Kostenwahrheit, resp. Wettbewerb mindestens mit gleich langen Spiessen zu machen.

### **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?**

Angesichts der bestehenden Missstände in der Branche ist es notwendig, für **alle** gewerblichen Transporte für Dritte ab 2.5t eine Zulassungspflicht einzuführen.

Bereits bei den Diskussionen zur Einführung der Zulassungspflicht für Betriebe mit schweren Nutzfahrzeugen im Jahr 2000 hat die Option bestanden, sich auf Betriebe mit grenzüberschreitenden Fahrten zu beschränken. Im Nachhinein hat sich die Einführung für alle Transportbetriebe bewährt. Auch damals haben sich die betroffenen Betriebe anfangs gewehrt. Heute sind alle seriösen Betriebe froh um die Einführung und die Umsetzung der Lizenzpflicht.

Die Beschränkung auf lediglich Betriebe mit grenzüberschreitenden Fahrten steht den Zielsetzungen entgegen.

#### **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?**

Der Bereich um KEP-Transporte (Kurier, Express und Pakettransporte) ist schlecht reguliert. Regelungen im Strassenverkehrsgesetz werden oft nicht respektiert, der Ausbildungsstand ist oft bedenklich, Arbeitszeiten und Pausen werden nicht kontrolliert und die Löhne von angestellten Chauffeuren sind miserabel. Es herrschen oft bedenkliche Zustände. Bereits das Taxigewerbe ist stärker reguliert. Im Gütertransport mit Fahrzeugen unter 3.5t hat sich ein Wirtschaftszweig entwickelt, der nur dank Scheinselbständigkeit und ausbeuterischen Subunternehmer-Strukturen funktioniert. Dies auf Kosten der Arbeitnehmenden und der Sicherheit im Strassenverkehr. Eine Zulassungsbewilligung wie bei schweren Nutzfahrzeugen oder im Taxigewerbe würde mehr Transparenz schaffen und die Situation verbessern.



Wir haben in der Schweiz nur wenige Fahrzeuge unter 3.5t, die Transporte für Dritte ins Ausland durchführen. Eine beschränkte Erweiterung der Zulassungspflicht für den grenzüberschreitenden Verkehr hätte keine Auswirkungen und würde die Ziele der Vorlage verfehlen.

Oft ist heute bei Betrieben in dieser Branche unklar, wer der wirkliche Arbeitgeber ist, die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrzeuge trägt und die Arbeitgeber-Verantwortung übernehmen muss (wie Registrieren der Arbeitszeit oder die Bezahlung der Sozialversicherungsbeiträge).

Die Unterstellung des Binnenverkehrs unter eine Zulassungspflicht ist notwendig. Durch die Zulassungspflicht entsteht eine Professionalisierung dieses Wirtschaftsbereiches.

Verkehrsleiter, die in einem öffentlichen Register sichtbar sind, haben eine erhöhte Verantwortung und ein besseres Verantwortungsbewusstsein. Die Einführung der Lizenz bei den Strassentransportunternehmen mit schweren Nutzfahrzeugen hat eine wesentliche Verbesserung ergeben. Konkurse sind zurückgegangen, ebenso die Bereitschaft, gegen Gesetze und Sozialnormen zu verstossen. Dies ganz zum Gegensatz zur Branche mit Fahrzeugen unter 3.5t.

Die untere Grenze von 3.5t für die bestehende Zulassungspflicht hat zusammen mit der LSV dazu geführt, dass entgegen ökonomischen und ökologischen Gründen vermehrt Transporte mit 3.5t-Fahrzeugen durchgeführt werden. In den letzten 20 Jahren ist die Anzahl der Kleintransportfahrzeuge von 2.5t bis 3.5t geradezu explodiert, währenddessen die Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge trotz Wirtschaftswachstum nicht angestiegen ist.

Die Limite von 2.5t ist sinnvoller, da derzeit darunter kaum Fahrzeuge vorhanden sind, die nennenswerte Transportkapazität für Güter haben.

Es ist notwendig, gewerbliche Transporte für Dritte mit Fahrzeugen ab 2.5t Gesamtgewicht der Zulassungspflicht zu unterstellen.

**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?**

Ja.

Der dauerhafte Sitz der Transportfirma in der Schweiz ist notwendig, ebenso die Belangbarkeit von Transportleitern und anderer Personen mit Verantwortung im Transportunternehmen.

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

Nein

**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.**

Ja.

Wenn die Regelungen eingeführt werden, muss auch die Umsetzung sichergestellt werden.

Es fehlt in der Schweiz eine Behörde, welche diese Aufgaben wahrnimmt und Löhne und Fahrtschreiberdaten ausländischer Fahrer überprüft und Überschreitungen verfolgt.

Eine klare Auslegung der Entsenderrichtlinie im Zusammenhang mit dem Strassentransport ist ebenso notwendig.

**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)?**

Die vollständige Übernahme des Art. 1 der EU-Richtlinie muss abgelehnt werden, weil die Übernahme die Beschneidung der flankierenden Massnahmen und den Wegfall der Voranmeldefrist bedeuten würde.

Eine Anpassung an das europäische Recht wäre zwar grundsätzlich begrüssenswert, doch die Voranmeldefrist müsste bei einer Teilübernahme unbedingt aufrechterhalten werden können.

Die Alternative wäre, den ganzen Art. 1 der EU-Richtlinie nicht zu übernehmen.

**Auswirkungen**

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

Derzeit beauftragen im Bereich KEP (Kurier, Expressdienst, Pakettransporte) nahezu alle grossen bekannten Betriebe bei der Endauslieferung Subunternehmer. Diese Subunternehmer haben meist nicht mehr als 10 Fahrzeuge. Es gibt nur wenige grosse Paketdienstleister, die eine eigene Fahrzeugflotte mit eigens angestellten Fahrern unterhält. Die Preise werden von den Auftraggebern diktiert. Es lassen sich bei den Subunternehmern keine Gewinne und Reserven erarbeiten. Es kommt bei Subunternehmern regelmässig zu Konkursen oder Einstellung der Geschäftsaktivitäten aus wirtschaftlichen Gründen. Bei wirtschaftlichen Problemen eines Subunternehmers vermittelt der Auftraggeber die Fahrzeuge meist inklusive der Fahrer an einen neuen Subunternehmer weiter. Bei Zahlungsunfähigkeit bleibt der Schaden beim vorherigen Subunternehmer, seinen Lieferanten und den Angestellten hängen. Dies ist keineswegs nachhaltig und verursacht regelmässig Schaden an der Volkswirtschaft und bei Mitarbeitern, die keine Reserven haben und sich bei der Arbeitslosenkasse oder der Sozialhilfe melden müssen. Es stellt sich zudem wiederholt die Frage, wer sozialversicherungsrechtlich der eigentliche Arbeitgeber ist, was bei Arbeitnehmenden wie auch Subunternehmern eine grosse Rechtsunsicherheit hinterlässt.

Bei einer Einführung einer Zulassungspflicht müssen davon ausgehen, dass insbesondere KEP-Transporte leicht teurer werden, da die Betriebe sich eher an gesetzliche Vorgaben halten müssen. Dafür wird aber hoffentlich die Arbeit in diesem Bereich menschenwürdiger, die Fahrer werden weniger genötigt, gegen Gesetze zu verstossen. Zudem werden die Fahrer weniger in Scheinselbständigkeit und durch Kredite in finanzielle Abhängigkeit getrieben. Insgesamt werden die Kosten eher bei den Kunden als beim Staat verursacht. Paketdienstleistungen werden etwas teurer, hingegen werden Sozialdienste entlastet. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Markt dadurch einen Rückgang erleiden wird, da die Dienstleistungen trotzdem in Anspruch genommen werden.

Es wird sich hoffentlich eine Professionalisierung der Dienstleistung ergeben, in der Hoffnung, dass KEP-Betriebe mehr Arbeitnehmende direkt anstellen und die Sozialversicherungsabgaben zuverlässiger entrichten.

Die Einführung der Transportunternehmerlizenz für schwere Nutzfahrzeuge vor rund 20 Jahren hatte ausschliesslich positive Auswirkungen auf und für die Branche, obwohl die Transportunternehmerschaft sich damals dagegen gewehrt hat.

**Weitere Bemerkungen:**

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

Angesichts der Probleme bei den Arbeitsbedingungen im Bereich des Warentransports mit Fahrzeugen unter 3.5t, setzt sich die Unia für allgemeinverbindliche Gesamtarbeitsverträge mit würdigen Arbeitsbedingungen, für eine Solidarhaftung der Generalunternehmungen und einer Fahrtenschreiberpflicht ein.

Bern, 30. Mai 2022

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	<a href="mailto:recht@bfu.ch">recht@bfu.ch</a>
Informationen	<a href="http://bfu.ch/politik">bfu.ch/politik</a>

## Vernehmlassungsantwort

# Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse Fokus auf Unfallprävention setzen

**Knapp 4000 Menschen werden heute auf den Schweizer Strassen jährlich schwer oder tödlich verletzt. Die BFU ist überzeugt, dass das sogenannte Mobilitätspaket insgesamt zu mehr Sicherheit und weniger Unfällen im Strassenverkehr führen kann.**

Die BFU setzt sich im öffentlichen Auftrag für die Verkehrssicherheit ein. Sie begrüsst grundsätzlich das erste Mobilitätspaket (Entwurf zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse). Im Folgenden werden die sicherheitsrelevanten Aspekte dieses Mobilitätspakets zusammenfassend dargestellt. Da sich diese von der Struktur der offiziellen Fragen unterscheiden, wird die Form einer allgemeinen Stellungnahme gewählt.

### Ad «Entsendungen im Strassentransport und Amtshilfe»

- Für die BFU ist zentral, dass Vorgaben erlassen werden, die eine angemessen hohe Qualität und Quantität der Kontrollmassnahmen sicherstellen da dies zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die in Ziffer 2.2.1 erläuternder Bericht vorgeschlagene Teilübernahme des EU-Rechts und die damit verbundene Regelung des Meldeverfahrens und der Kontrollmassnahmen sowie die Modalitäten zum IMI-Anschluss im EntsG sind dahingehend zu überprüfen.
- Für die Verkehrssicherheit ist die Geschwindigkeit noch relevanter als die Müdigkeit. Es wäre ein hochwirksamer und effizienter Ansatz für die Kontrollen, wenn die Polizei Zugriff auf gespeicherte Daten zum Geschwindigkeitsprofil bzw. -verhalten hätte. Darauf sollte hingewirkt werden.

### Ad «Markt- und Berufszugang»

- Eine Pflicht für Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht über 2.5 Tonnen einen Fahrtenschreiber einzubauen, ist aus Sicht BFU auch im Binnenverkehr wichtig. Bei schätzungsweise 10 % aller Verkehrsunfälle ist Müdigkeit am Steuer im Spiel. Nicht nur das Einschlafen am Steuer ist gefährlich, Müdigkeit selbst reduziert die Fahrfähigkeit deutlich. In Bezug auf Berufschaffende und Transportunternehmen sind Kontrollen der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten eine zentrale Massnahme. Sie müssen daher konsequent durchgeführt werden. Deshalb begrüsst die BFU, dass der Bund gemäss Ziffer 2.1.1 erläuternder Bericht schon heute plant, die entsprechende EU-Regelung zu übernehmen und auch eine Unterstellung im Binnenverkehr zur Diskussion zu stellen.

- Ein Mehr an relevanten Informationen, welche durch eine Ausdehnung der Zulassungspflicht für Strassentransportunternehmen mit Lieferwagen zwischen 2.5t und 3.5t auch im Binnenverkehr (Ziffer 4.1.1. erläuternder Bericht) und durch eine Erweiterung der nationalen Register – insbesondere der Risikobewertung – erreicht werden kann, ist aus präventiver Sicht sinnvoll (Ziffer 2.1.4. erläuternder Bericht). Ebenso eine gut ausgebaute grenzübergreifende Zusammenarbeit der zuständigen Behörden, gegebenenfalls auch im Bereich der Koordination von Kontrollen. Deshalb ist die vom ASTRA geplante Nichteinführung des Risikoeinstufungssystems aus Sicht Verkehrssicherheit zu bedauern, da damit gezielte Verkehrskontrollen erschwert werden.

#### **Zur Relevanz des Mobilitätspakets für die Verkehrssicherheit generell**

Für die Prävention und Sicherheit im Strassenverkehr ist aus Sicht der BFU die Verordnung (EU) 2020/1054 am relevantesten. Zu den noch anstehenden zwei Vernehmlassungen wird sich die BFU daher ausführlich äussern. Gleiches gilt für die in Kapitel 2.2.2. des erläuternden Berichtes erwähnten Möglichkeiten der Meldeverfahren und Kontrollmassnahmen in der Verordnung (EU) 2020/1057, über welche zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden sollen.



Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

per E-Mail:  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Bern, 23. Mai 2022

1 | 4

## Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse

### Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können. Wir äussern uns zu den im Fragebogen aufgeworfenen Fragen (**fett hervorgehoben**) wie folgt:

**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?**

Ja, die ASTAG unterstützt nach wie vor den seit 20 Jahren praktizierten bilateralen Weg, d.h. die Anpassung des Landverkehrsabkommens, sofern es notwendig, sinnvoll und für die betroffenen Branchen nicht mit einseitigen Nachteilen und/oder höheren Kosten verbunden ist. Deshalb sind wir auch mit der generellen Zielsetzung der aktuellen Vorlage einverstanden.

**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?**

Ja, der Vorschlag ist zielführend, weil die Schaffung einheitlicher Regeln im grenzüberschreitenden Transport alternativlos ist.

**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?**

Diese Ausdehnung lehnen wir klar ab gemäss unserer Prämisse «So wenig Regulierung wie möglich, so viel wie nötig».

Uns ist kein einleuchtender Grund bekannt und ersichtlich, der die Zulassungspflicht für Lieferwagentransporte im ausschliesslichen Binnenverkehr rechtfertigen würde. Transportunternehmen mit reinen Lieferwagenflotten stehen nicht in einer unmittelbaren Konkurrenzsituation zu Firmen mit reinen Lastwagenflotten, beide Marktteilnehmer betätigen sich in unterschiedlichen Segmenten des Güterverkehrs. Deshalb gibt es weder in verkehrsnach noch in wettbewerbsrechtlicher Hinsicht einen regulatorischen Bedarf. Die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV), die den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung gewährleistet, hat eindeutig Vorrang.

**4. Sind Sie damit einverstanden, dass Massnahmen für eine bessere Kontrolle der sogenannten "Briefkastenunternehmen" ergriffen und gesetzliche Voraussetzungen für den Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) geschaffen werden?**

Ja, damit sind wir einverstanden. Allerdings erachten wir die Wahrscheinlichkeit als sehr gering, dass ausländische Transportunternehmen in der Schweiz als "Briefkastenfirma" auftreten könnten – worin lägen die Vorteile? Vor diesem Hintergrund beurteilen wir auch die IMI-Module der EU eher kritisch, denn einen direkten Nutzen im Falle des Anschlusses der Schweiz vermögen wir nicht zu erkennen. Daher sollte der Bund – wie im erläuternden Bericht auf Seite 11 in Aussicht gestellt – zunächst Aufwand, Kosten und Nutzen genau abklären, ehe er sich den Modulen anschliesst.

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

**Zu Art. 2 Abs. 2 Bst. d E-STUG (40 km/h-Ausnahme):** Mit der neuen Bestimmung, wonach Unternehmen, die ausschliesslich Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verwenden, von der Zulassungspflicht ausgenommen sein sollen, sind wir nicht einverstanden.

Begründung: Die vom BAV geübte Praxis, wonach "Strassentransportunternehmen, die Güter mit gewerblichen Traktoren mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h befördern, der Lizenzpflicht nicht unterstellt sind"<sup>1</sup>, findet bislang keine ausdrückliche Grundlage im Gesetz, weshalb sie, die bisherige Praxis, geändert werden muss. Zudem gilt nach Art. 1 Abs. 4 Bst. c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die 40 km/h-Ausnahme nur dann, wenn das innerstaatliche Recht nichts anderes bestimmt. Es ist somit Sache der Mitgliedstaaten (bzw. der Schweiz) zu bestimmen, ob sie die 40 km/h-Ausnahme vorsehen wollen oder nicht.

Gewerbliche Traktoren transportieren oftmals Güter, die genauso gut (wenn nicht effizienter) von einem klassischen und zulassungspflichtigen Gütertransportunternehmen mit Lastwagen

<sup>1</sup> Vgl. [https://www.berufszulassung.ch/upload/docs/pdf\\_d/d\\_ert%C3%A4uterungen%20zum%20anhang%204.%20stand%202021.pdf](https://www.berufszulassung.ch/upload/docs/pdf_d/d_ert%C3%A4uterungen%20zum%20anhang%204.%20stand%202021.pdf).

3|4 transportiert werden könnten. Es besteht also eine direkte Konkurrenzsituation zwischen den Wettbewerbern, jedoch sind die Anforderungen bekanntermassen massiv ungleich verteilt (Stichworte: LSVA/PSVA, ARV 1, Führerausweis/CZV, Motorfahrzeugsteuern etc.). Deshalb beantragen wir die Streichung von Art. 2 Abs. 2 Bst. d E-STUG und im Gegenzug die Einreihung der gewerblichen Traktoren in die Aufzählung von Art. 2 Abs. 1 Bst. b E-STUG ("...die gewebsmässige Güterbeförderung mit Lieferwagen, Traktoren, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen...").

**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.**

Nein, vgl. jedoch unsere Anmerkungen zu Frage 7.

**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)?**

Wir lehnen sowohl die Gesamtübernahme (Variante 1) als auch die Teilübernahme (Variante 3) ab und unterstützen die Nichtübernahme (Variante 2). Die Teilübernahme (Variante 3) würden wir allerdings dann unterstützen, wenn es bei der Gewährung der Amtshilfe zwischen der Schweiz und der EU wirklich keinerlei Unterschiede gibt hinsichtlich des auszutauschenden Datenumfanges, d. h. die EU bzw. die EU-Mitgliedstaaten gewähren die Amtshilfe gegenüber der Schweiz in identischer Weise.

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

Nein.

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

**Zu Art. 8b Abs. 2 und 3 E-Entsendegesetz:** Wir lehnen es ab, dass der Arbeitgeber die Daten in der *von der ersuchenden Behörde gewünschten Sprache* (z. B. Englisch, Französisch, Spanisch etc.) zur Verfügung stellen muss. Dies würde arbeitgeberseitig zu einem unverhältnismässig hohen Aufwand führen. Die Daten sollen nur in der Sprache, in der sie vorliegen, übermittelt werden müssen. Denn das Datenhandling und damit einhergehend das Verständnis der Unterlagen in den jeweiligen Sprachen können eindeutig nur die Pflicht der ersuchenden Kontrollbehörde sein. Es gibt keinen Grund, auch nicht im internationalen Kontext, vom Schweizer Grundsatz abzurücken: Wer mit einer Bundesbehörde verkehrt, darf dies in einer der drei Amtssprachen tun. Dies muss umso mehr für Transportunternehmen gelten, gegen die nichts vorliegt, sondern die sich lediglich einer von einer ausländischen Behörde angeordneten Kontrolle unterziehen müssen.



4 | 4 **Zu Art. 4 Abs. 6 E-STUG:** Dass die Voraussetzung der Zuverlässigkeit nebst dem Verkehrsleiter neu auch von den für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt werden muss, lehnen wir dezidiert 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 1<sup>2</sup> der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 den Mitgliedstaaten, in welchem Umfang und von welcher Person sie das Zuverlässigkeitserfordernis verlangen.

Der Vorschlag in Art. 4 Abs. 6 E-STUG schießt deshalb weit über das Ziel hinaus. Die Ausweitung findet weder im EU-Recht eine Grundlage noch wäre sie sachlich gerechtfertigt durch einen Missstand, den es aufgrund der bisherigen Praxiserfahrungen zu beheben gälte. Wir beantragen daher, an der geltenden Regelung festzuhalten, wonach einzig der Verkehrsleiter die Zuverlässigkeitsvoraussetzungen erfüllen muss.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart  
Zentralpräsident



André Kirchhofer  
Vizedirektor

---

<sup>2</sup> "Vorbehaltlich Absatz 2 des vorliegenden Artikels legen die Mitgliedstaaten fest, welche Voraussetzungen ein Unternehmen und ein Verkehrsleiter erfüllen müssen, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt ist. Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein."



**PUSCH**  
**Praktischer Umweltschutz**  
Hottingerstrasse 4  
Postfach  
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11  
Direkt +41 44 267 44 77  
susanne.rutz@pusch.ch  
www.pusch.ch

Zürich, 25. Mai 2022

## **Prise de position de Pusch sur la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Monsieur le Conseiller fédéral,  
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position à la consultation sur la modification de la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.

Selon Pusch, il fait sens d'adapter la Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et la Loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét) afin d'homogénéiser, consolider, pérenniser et développer la voie bilatérale avec l'Union européenne.

Si le transport routier de marchandises doit être équitable, compétitif et durable (*réponse à la question 1 du questionnaire*), ce dernier doit avant tout être transféré sur le rail. C'est le seul moyen pour minimiser les effets sur le réchauffement climatique et limiter la hausse des températures. Grâce au transfert de la route au rail, d'autres effets négatifs sur l'environnement sont également massivement réduits, tels que le bruit, les émissions de polluants atmosphériques, l'occupation des sols, la consommation d'énergie et l'utilisation des ressources. De plus, si le transport ferroviaire de marchandises se caractérise par de bien meilleures conditions de travail et une rémunération équitable, ce n'est pas le cas dans le domaine du transport international par camion, qui est effectué dans des conditions de travail et de rémunération inhumaines.

### **Loi fédérale sur les entreprises de transport par route, LE nTR – Accès au marché et à la profession**

Pusch salue l'extension des critères d'accès à la profession (licence) aux entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes en transport international de marchandises. Actuellement, seuls les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ont besoin d'une licence (pour le national et l'international), faisant fi des camionnettes. La question que pose le Conseil fédéral à cette extension aux véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes est : est-ce que les entreprises suisses qui ont des véhicules qui effectuent des transports *uniquement* en Suisse doivent



avoir une licence pour avoir accès à la profession (variante « extension au transport intérieur »), ou la licence doit aller uniquement aux entreprises qui effectuent des transports internationaux (variante « extension au transport international ») ? Dans le rapport explicatif (p. 10), le Conseil fédéral parle qu'en cas d'extension de l'obligation de disposer d'une licence au transport national de marchandises, entre 12'000 et 37'000 entreprises seraient touchées, impliquant une charge bureaucratique pour l'OFT. Ce dernier se prononce alors pour l'extension uniquement pour les entreprises suisses de transport par route en transport international.

Pusch soutient l'extension des critères d'accès à la profession pour les camionnettes de plus de 2,5 tonnes car ces dernières représentent une part toujours plus importante du transport. Selon l'Office fédéral de la statistique, le parc des camionnettes a augmenté de 79% depuis 2000 et s'élève à 411 642 véhicules en 2021<sup>1</sup>. La performance du transport est très faible, même si le kilométrage est très élevé<sup>2</sup>. Ainsi, le nombre de camionnettes recensées chaque année par l'Office fédéral des routes aux quatre passages alpins suisses a augmenté de 11,3 % entre 2014 et 2016, passant de 848 000 à 944 000 véhicules<sup>3</sup>. Aussi, les camionnettes bénéficient d'un traitement de faveur par rapport au transport lourd puisqu'elles ne paient pas la redevance RPLP et n'ont pas d'obligation de temps de travail et de repos. Or, les camionnettes ont un impact sur l'environnement, le climat et la santé de la population qui subit le bruit de ces véhicules. Elles font également de la concurrence déloyale aux rails qui est, lui, réglementé et bien plus écologique, et aussi au trafic lourd qui est, lui, plus fortement réglementé et qui doit payer la RPLP. Même si les camionnettes font office d'exception pour l'instant, la tendance actuelle va vers une égalité de traitement entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Etendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises transportant non seulement en Suisse, mais aussi à celles qui transportent à l'étranger deviendra inévitable dans un avenir proche. Opter pour la variante « extension au transport intérieur » permettrait ainsi d'anticiper ce changement, d'assurer une meilleure sécurité sur la route grâce à la menace d'un retrait d'une licence, de mieux contrôler les infractions de cabotage et pourrait servir de base à une plus grande réglementation et à une meilleure prise en main du trafic des camionnettes, qui connaît une forte croissance et n'est pour ainsi dire pas réglementé. (*Réponses aux questions 2 et 3 du questionnaire*).

Pusch salue la volonté de mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres ». La participation de la Suisse au système d'information du marché intérieur (IMI) du règlement (UE) 2020/1055 permet de vérifier si l'établissement d'une entreprise est effectif et durable. Nous luttons contre les infractions de cabotage. Les délits de cabotage sont injustes, antisociaux et freinent le transfert vers le rail par le dumping social et la sécurité. Grâce au règlement (UE) 2020/1055, l'échange d'information ou la mise à disposition des informations sur la question de l'établissement permettra de déterminer ainsi si une entreprise est susceptible d'être une société boîte aux lettres ou pas. Le remaniement de l'art. 9 et 9a ainsi que les adaptations sur l'échange d'informations font sens puisque ces derniers créent les conditions légales d'une participation ultérieure au module IMI. (*Réponse à la question 4 du questionnaire*).

## **Loi sur les travailleurs détachés, LDét - Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance**

<sup>1</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

<sup>2</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/queterverkehr/strasse.html>

<sup>3</sup> Rapport de transfert modal 2017



A travers une série de dispositions, la loi sur les travailleurs détachés permet d'éviter la sous-enchères abusive en matière de conditions de salaire et de travail en Suisse. Nous, qui nous sommes contre la pratique de cabotage et la sous-enchère salariale, et pour davantage de contrôles, nous positionnons donc pour la création d'une base légale pour l'échange d'information et l'octroi de l'assistance administrative par les autorités suisses. Il est primordial que l'assistance administrative, qui s'applique lorsqu'un Etat membre souhaite effectuer un contrôle et a besoin pour cela d'informations ou de documents qu'il ne parvient pas à obtenir de l'entrepreneur concerné en Suisse, puisse se faire.

Parmi les trois options proposées par le Conseil fédéral sur la reprise de la directive (UE) 2020/1057, il est important pour Pusch de ne pas lésiner sur les contrôles. L'adaptation proposée dans la LDét ne doit donc en aucun cas porter préjudices à l'accès à l'information et au besoin d'assistance, bien au contraire. Les cas de sous-enchère sociale doivent pouvoir être collectés et contrôlés puis bannis, tout comme le les infractions de cabotage. (*Réponses aux questions 6 et 7 du questionnaire*).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position.

Freundliche Grüsse

Susanne Rutz  
Projektleiterin Energie und Klima

Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 Bern

per E-Mail: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Bern, 31. Mai 2022

**Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse**  
***Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)***

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

**Generelle Bemerkungen**

strasseschweiz begrüsst die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage, mit der das Schweizer Recht an die neuen EU-Vorschriften angeglichen wird, um das gute Funktionieren des Landverkehrsabkommens mit der EU zu gewährleisten. Generell ist aber auch festzuhalten, dass eine Verschärfung der Bussenpraxis, eine Intensivierung der Kontrollen und die Schulung der Polizeikräfte bzgl. dem Kabotageverbot notwendig ist.

**Detaillierte Bemerkungen**

Lizenzpflicht für Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen

Neu 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 werden.

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen werden zusätzliche Daten von Unternehmen, die neu unter die Zulassungspflicht fallen, erhoben. Dies bedeutet einen zusätzlichen administrativen Aufwand. Die praktizierte Weiterentwicklung des Landverkehrsabkommens in Form der Angleichung des Schweizer Rechts ans EU-Recht unterstützt strasseschweiz dennoch. Es ist ausserdem zu begrüessen, dass der Bundesrat verzichtet, die Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen ausschliesslich im Binnenverkehr einsetzen, auszuweiten.

Eine allfällige Ausdehnung ist klar abzulehnen. Dies vor dem Hintergrund, dass die Europäische Kommission bisher keinen EU-Mitgliedstaat nennen konnte, welcher die besagten Vorschriften auch auf Unternehmen anwendet, die ausschliesslich Inlandverkehre durchführen.

#### Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen für den Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI)

Wie im erläuternden Bericht auf Seite 11 festgehalten, sind zuerst der tatsächliche Nutzen, die Kosten wie auch allfällige Alternativlösungen bzgl. dem Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eingehend zu prüfen.

#### Voraussetzung der Zuverlässigkeit (Art. 4 Abs. 6 E-STUG)

Die Voraussetzungen für eine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen sollen nebst dem Verkehrsleiter neu auch von den für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt werden. Diese Ausweitung lässt sich nicht mit der Übernahme des EU-Rechts begründen.

Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 überlässt es nämlich den Mitgliedstaaten, in welchem Umfang und von welcher Person sie das Zuverlässigkeitserfordernis verlangen.

strasseschweiz macht daher beliebt, an der geltenden Regelung, wonach einzig der Verkehrsleiter die Zuverlässigkeitsvoraussetzungen erfüllen muss, festzuhalten.

#### Anpassung Entsendegesetz

Auch soll eine Grundlage für die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz bei Entsendungen von in der Schweiz angestellten Arbeitnehmern in die EU-Mitgliedstaaten eingeführt werden.

Der Bundesrat hält dabei drei Varianten fest: Die vollständige Übernahme (Variante 1), keine Übernahme (Variante 2) oder die Rechtsangleichung im Bereich Amtshilfe - Teilübernahme - Variante 3), wobei er sich für die dritte Variante ausspricht.

strasseschweiz lehnt die Teilübernahme (Variante 3) ab; es sei denn, dass bei der Gewährung der Amtshilfe zwischen der Schweiz und der EU sichergestellt wird, dass die EU-Mitgliedstaaten die Amtshilfe gegenüber der Schweiz in identischer Weise gewähren. Für strasseschweiz ist die vollständige Übernahme (Variante 1) keine Option. Aufgrund dessen ist die Nichtübernahme (Variante 2) zu unterstützen.

#### Amtshilfe im Strassentransportgewerbe (Art. 8b Abs. 2 und 3 E-Entsendegesetz)

Art. 8b Abs. 2 und Abs. 3 E-Entsendegesetz halten fest, dass der Arbeitgeber die Daten *in der von der ersuchenden Behörde gewünschten Sprache* zur Verfügung stellen muss.

Dies würde zu einem unverhältnismässig hohen Aufwand beim betroffenen Arbeitgeber führen. Selbst die EU unterscheidet zwischen den 24 Amtssprachen und den drei Arbeitssprachen (Englisch, Französisch und Deutsch).

Es wäre also pragmatisch, wenn hier der Bund den Aufwand beim betroffenen Arbeitgeber entsprechend einschränkt, d.h. dass es auf die Schweizer Amtssprachen und Englisch beschränkt wird.

### **Abschliessende Bemerkungen**

strasseschweiz ist mit der Zielsetzung der Vernehmlassungsvorlage insofern einverstanden, um das gute Funktionieren des Landverkehrsabkommens mit der EU zu gewährleisten.

Mit der aktuellen Fassung entsteht aber ein administrativer Mehraufwand bei vielen Unternehmen, welcher durch die von strasseschweiz angebrachten Änderungsvorschläge gemildert werden könnte. Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie im Anhang.

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Olivier Fantino  
Geschäftsführer

# Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage 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?

strasseschweiz begrüsst die Vernehmlassungsvorlage, mit der das Schweizer Recht an die neuen EU-Vorschriften angeglichen wird, um das gute Funktionieren des Landverkehrsabkommens mit der EU zu gewährleisten. Generell ist aber auch festzuhalten, dass eine Verschärfung der Bussenpraxis, eine Intensivierung der Kontrollen und die Schulung der Polizeikorps bzgl. dem Kabotageverbot notwendig ist.

## 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?

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen werden zusätzliche Daten von Unternehmen, die neu unter die Zulassungspflicht fallen, erhoben. Dies bedeutet einen zusätzlichen administrativen Aufwand. Die praktizierte Weiterentwicklung des Landverkehrsabkommens in Form der Angleichung des CH-Rechts ans EU-Recht unterstützt strasseschweiz dennoch.

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?

Es ist zu begrüssen, dass der Bundesrat verzichtet, die Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen ausschliesslich im Binnenverkehr einsetzen, auszudehnen.

Eine allfällige Ausdehnung ist klar abzulehnen. Dies vor dem Hintergrund, dass die Europäische Kommission bisher keinen EU-Mitgliedstaat nennen konnte, welcher die besagten Vorschriften auch auf Unternehmen anwendet, die ausschliesslich Inlandverkehre durchführen.



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?

Wie im erläuternden Bericht auf Seite 11 festgehalten, sind zuerst der tatsächliche Nutzen, die Kosten wie auch allfällige Alternativlösungen bzgl. dem Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eingehend zu prüfen.

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

Nein.

#### 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.

strasseschweiz lehnt die Teilübernahme (Variante 3) ab; es sei denn, dass bei der Gewährung der Amtshilfe zwischen der Schweiz und der EU sichergestellt wird, dass die EU-Mitgliedstaaten die Amtshilfe gegenüber der Schweiz in identischer Weise gewähren.

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)?

Für strasseschweiz ist die vollständige Übernahme (Variante 1) keine Option. Aufgrund dessen ist die Nichtübernahme (Variante 2) zu unterstützen.

## **Auswirkungen**

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

Nein.

## **Weitere Bemerkungen:**

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

### Voraussetzung der Zuverlässigkeit (Art. 4 Abs. 6 E-STUG)

Die Voraussetzungen für eine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen sollen nebst dem Verkehrsleiter neu auch von den für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt werden. Diese Ausweitung lässt sich nicht mit der Übernahme des EU-Rechts begründen.

Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 überlässt es nämlich den Mitgliedstaaten, in welchem Umfang und von welcher Person sie das Zuverlässigkeitserfordernis verlangen.

strasseschweiz macht daher beliebt, an der geltenden Regelung, wonach einzig der Verkehrsleiter die Zuverlässigkeitsvoraussetzungen erfüllen muss, festzuhalten.

### Amtshilfe im Strassentransportgewerbe (Art. 8b Abs. 2 und 3 E-Entsendegesetz)

Art. 8b Abs. 2 und Abs. 3 E-Entsendegesetz halten fest, dass der Arbeitgeber die Daten *in der von der ersuchenden Behörde gewünschten Sprache* zur Verfügung stellen muss.

Dies würde zu einem unverhältnismässig hohen Aufwand beim betroffenen Arbeitgeber führen. Selbst die EU unterscheidet zwischen den 24 Amtssprachen und den drei Arbeitssprachen (Englisch, Französisch und Deutsch).

Es wäre also pragmatisch, wenn hier der Bund den Aufwand beim betroffenen Arbeitgeber entsprechend einschränkt, d.h. dass es auf die Schweizer Amtssprachen und Englisch beschränkt wird.

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Par mail à : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 31 mai 2022

**Loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par la route. Consultation.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous consulter sur cet objet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis. transfair salue sur le fond ce projet de loi reprenant certaines parties de la directive (UE) 2020/1057 concernant les règles en matière de détachement ainsi que les principes du règlement (UE) 2020/1055 sur l'accès au marché et à la profession. La prise en compte des domaines du temps de repos et de conduite des conducteurs, l'accès au marché et à la profession et les règles en matière de détachement des travailleurs étrangers devraient favoriser des conditions de concurrence équitables, la durabilité des conditions de travail, sans nuire à la compétitivité dans le domaine du transport par route, bien au contraire.

Ces mesures favoriseront la lutte contre le dumping social et il est souhaitable que la Suisse puisse les reprendre en raison de l'étroite relation que notre pays entretient avec l'UE dans le domaine du transport international de voyageurs et de marchandises par la route.

Toutefois, pour transfair, il est aussi clair que la reprise de règles en matière de détachement ne doit pas remettre en question le dispositif suisse des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes. C'est pourquoi, nous ne pouvons accepter cette reprise qu'à la condition que le dispositif des mesures d'accompagnement ne soit pas touché, en particulier les délais d'annonce des détachements valables en Suisse. Comme souhaité, nous utilisons le cadre du catalogue de questions ci-après pour notre réponse.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations distinguées.



Bruno Zeller  
Responsable branche Transports publics

## **Catalogue de questions sur le projet à mettre en consultation concernant la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route**

### **Objectifs**

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet de loi, qui consiste à adapter les prescriptions suisses en matière de transport routier aux prescriptions européennes et d'encourager ainsi un transport par route équitable, compétitif et durable ?

Oui, nous approuvons cet objectif général comme indiqué ci-dessus. Nous saluons le paquet législatif intitulé « Paquet mobilité » qui a été instauré et mis en œuvre du fait que les prescriptions légales en vigueur étaient insuffisantes pour lutter efficacement contre le dumping social et qu'il était nécessaire de promouvoir une concurrence plus loyale dans ce secteur. En raison des étroites relations de la Suisse avec l'UE et en particulier dans le transport international de voyageurs et de marchandises par route, il est bienvenu que la Suisse adapte sa législation et reprenne les dispositions sociales et du travail figurant dans le paquet.

### **Mesures**

#### Accès au marché et à la profession

2. Considérez-vous comme opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence uniquement aux entreprises de transport par route suisses qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport transfrontalier ?

Oui car l'obtention d'une licence d'entrepreneur de transport routier par des entreprises de transport de marchandises utilisant des véhicules de plus de 2,5 tonnes et jusqu'à 3,5 tonnes permettra d'éviter une distorsion de concurrence avec les entreprises de transport par route classiques (véhicules de plus de 3,5 tonnes).

3. Que pensez-vous de l'idée d'étendre également l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total compris entre 2,5 et 3,5 tonnes en transport intérieur ?

transfair suit ici l'avis du Conseil fédéral de ne pas étendre cette obligation à l'heure actuelle pour le transport intérieur. Mais si une évolution se faisait dans ce sens dans l'UE, il faudrait la prendre en considération. Toutefois, dans ce contexte, nous soutenons la motion Dittli visant à examiner l'extension des dispositions relatives aux temps de travail et de repos aux conducteurs de camionnettes de plus de 2,5 tonnes utilisées pour le transport de marchandises à titre professionnel par route.

4. Êtes-vous d'accord que des mesures soient prises pour mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres » et de créer les conditions légales d'accès au module correspondant du système d'information du marché intérieur (IMI) ?

Oui. C'est nécessaire pour éviter un détournement des conditions de concurrence. Il faut donc reprendre les réglementations correspondantes dans le droit suisse. Il est particulièrement important que l'entreprise qui souhaite obtenir une licence dispose d'un établissement effectif et durable (siège) en Suisse et qu'elle dispose de locaux dans lesquels les originaux de ses documents d'entreprise sont accessibles par voie électronique ou sous une autre forme.

5. Pensez-vous qu'il y a d'autres mesures à prendre concernant l'accès au marché et à la profession dans le cadre du champ d'application de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) ?

Non.

#### Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance

6. Êtes-vous d'accord pour que la Suisse reprenne partiellement la directive (UE) 2020/1057 (cf. variante 3 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif du Conseil fédéral) ? Cela permettrait de mettre en œuvre l'assistance, les exigences administratives et les mesures de contrôle (procédure de déclaration) dans le droit suisse sur les travailleurs détachés. Les détachements resteront toutefois définis par la directive européenne sur le détachement des travailleurs étrangers et par la loi actuelle sur les travailleurs détachés, ce qui entraînera une divergence par rapport au champ d'application de la directive (UE) 2020/1057. Référence : BAV-200//2/2

Sous condition. L'article 1 LDét reste applicable pour déterminer s'il y a détachement dans le transport routier, ce qui permet de contrôler le respect des conditions minimales de salaire et de travail applicable en Suisse et d'observer la branche comme l'entend l'art. 360b CO dans le cadre des mesures d'accompagnement (contrôles FlaM). Cette reprise partielle permet aussi de mettre en œuvre l'assistance administrative avec d'autres pays, ce qui est indispensable pour les contrôles. Le point négatif de cette reprise partielle est le fait que l'obligation d'annonce répondrait aux règles de la directive UE 2020/1057 et un délai d'annonce de huit jours (comme le prévoit l'article 6 LDét) ne pourrait plus être exigé. Nous vous invitons à clarifier ce point et chercher à obtenir une exception pour pouvoir maintenir le délai d'annonce actuel. transfair ne pourrait pas accepter des délais d'annonce réduits seulement dans le domaine des transports. Ce serait ouvrir la boîte de pandore pour d'autres branches et cela affaiblirait la position de la Suisse au cas où de nouvelles négociations s'ouvriraient avec l'UE.

7. Que pensez-vous de la variante d'une éventuelle reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057 (variante 1 au chap. 2.2.1 du rapport explicatif) ou d'une non-reprise (variante 2) ?

Nous nous opposons clairement à la variante 1 car une reprise intégrale aurait pour conséquence qu'il n'y aurait plus d'obligation d'annonce et les contrôles des conditions de salaire et de travail prévus dans la LDét disparaîtraient. Une non reprise n'est pas non plus souhaitable mais c'est pour nous encore préférable à une reprise partielle qui affaiblirait les mesures d'accompagnement.

### **Conséquences**

8. Outre les conséquences mentionnées dans le rapport explicatif (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale, etc.), voyez-vous d'autres effets qui méritent d'être mentionnés ?

Non

### **Autres remarques :**

9. Avez-vous des remarques supplémentaires à apporter sur les autres thèmes du projet de loi ou pensez-vous qu'il manque des éléments importants

Non

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

Berne, 19. mai 2022

## **Prise de position sur la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route (consultation 2022/5)**

Mesdames, Messieurs,

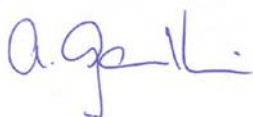
Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position à la consultation sur la modification de la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.

Selon l'ATE, il fait sens d'adapter la Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et la Loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét) afin d'homogénéiser, consolider, pérenniser et développer la voie bilatérale avec l'Union européenne.

Si le transport routier de marchandises doit être équitable, compétitif et durable (réponse à la question 1 du questionnaire), ce dernier doit avant tout être transféré sur le rail. C'est le seul moyen pour minimiser les effets sur le réchauffement climatique et limiter la hausse des températures. Grâce au transfert de la route au rail, d'autres effets négatifs sur l'environnement sont également massivement réduits, tels que le bruit, les émissions de polluants atmosphériques, l'occupation des sols, la consommation d'énergie et l'utilisation des ressources. De plus, si le transport ferroviaire de marchandises se caractérise par de bien meilleures conditions de travail et une rémunération équitable, ce n'est pas le cas dans le domaine du transport international par camion, qui est effectué dans des conditions de travail et de rémunération inhumaines (réponses aux questions 8 et 9).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position.

Meilleures salutations



Anders Gautschi

Directeur  
ATE Association transports et environnement

## Loi fédérale sur les entreprises de transport par route, LEnTR – Accès au marché et à la profession

L'ATE salue l'extension des critères d'accès à la profession (licence) aux entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes en transport international de marchandises. Actuellement, seuls les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ont besoin d'une licence (pour le national et l'international), faisant fi des camionnettes. La question que pose le Conseil fédéral à cette extension aux véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes est : est-ce que les entreprises suisses qui ont des véhicules qui effectuent des transports *uniquement* en Suisse doivent avoir une licence pour avoir accès à la profession (variante « extension au transport intérieur »), ou la licence doit aller uniquement aux entreprises qui effectuent des transports internationaux (variante « extension au transport international ») ? Dans le rapport explicatif (p. 10), le Conseil fédéral parle qu'en cas d'extension de l'obligation de disposer d'une licence au transport national de marchandises, entre 12'000 et 37'000 entreprises seraient touchées, impliquant une charge bureaucratique pour l'OFT. Ce dernier se prononce alors pour l'extension uniquement pour les entreprises suisses de transport par route en transport international.

L'ATE soutient l'extension des critères d'accès à la profession pour les camionnettes de plus de 2,5 tonnes car ces dernières représentent une part toujours plus importante du transport. Selon l'Office fédéral de la statistique, le parc des camionnettes a augmenté de 79% depuis 2000 et s'élève à 411 642 véhicules en 2021<sup>1</sup>. La performance du transport est très faible, même si le kilométrage est très élevé<sup>2</sup>. Ainsi, le nombre de camionnettes recensées chaque année par l'Office fédéral des routes aux quatre passages alpins suisses a augmenté de 11,3 % entre 2014 et 2016, passant de 848 000 à 944 000 véhicules<sup>3</sup>. Aussi, les camionnettes bénéficient d'un traitement de faveur par rapport au transport lourd puisqu'elles ne paient pas la redevance RPLP et n'ont pas d'obligation de temps de travail et de repos. Or, les camionnettes ont un impact sur l'environnement, le climat et la santé de la population qui subit le bruit de ces véhicules. Elles font également de la concurrence déloyale aux rails qui est, lui, réglementé et bien plus écologique, et aussi au trafic lourd qui est, lui, plus fortement réglementé et qui doit payer la RPLP. Même si les camionnettes font office d'exception pour l'instant, la tendance actuelle va vers une égalité de traitement entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises transportant à l'étranger, mais aussi à celles qui transportent en Suisse deviendra inévitable dans un avenir proche. Opter pour la variante « extension au transport intérieur » permettrait ainsi d'anticiper ce changement, d'assurer une meilleure sécurité sur la route grâce à la menace d'un retrait d'une licence, de mieux contrôler les infractions de cabotage et pourrait servir de base à une plus grande réglementation et à une meilleure prise en main du trafic des camionnettes, qui connaît une forte croissance et n'est pour ainsi dire pas réglementé. (*Réponses aux questions 2 et 3 du questionnaire*).

L'ATE salue la volonté de mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres ». La participation de la Suisse au système d'information du marché intérieur (IMI) du règlement (UE) 2020/1055 permet de vérifier si l'établissement d'une entreprise est effectif et durable. Les délits de

---

<sup>1</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

<sup>2</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/strasse.html>

<sup>3</sup> Rapport de transfert modal 2017



cabotage sont injustes, antisociaux et freinent le transfert vers le rail par le dumping social et la sécurité. Grâce au règlement (UE) 2020/1055, l'échange d'information ou la mise à disposition des informations sur la question de l'établissement permettra de déterminer ainsi si une entreprise est susceptible d'être une société boîte aux lettres ou pas. Le remaniement de l'art. 9 et 9a ainsi que les adaptations sur l'échange d'informations font sens puisque ces derniers créent les conditions légales d'une participation ultérieure aux plateformes électroniques de l'UE (IMI, ERRU, cf. également la motion Storni 21.4580). *(Réponse à la question 4 du questionnaire).*

### **Loi sur les travailleurs détachés, LDét - Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance**

A travers une série de dispositions, la loi sur les travailleurs détachés permet d'éviter la sous-enchères abusive en matière de conditions de salaire et de travail en Suisse. L'ATE, qui est contre la pratique de cabotage et la sous-enchère salariale, et pour davantage de contrôles, se positionne donc pour la création d'une base légale pour l'échange d'information et l'octroi de l'assistance administrative par les autorités suisses. Il est primordial que l'assistance administrative, qui s'applique lorsqu'un Etat membre souhaite effectuer un contrôle et a besoin pour cela d'informations ou de documents qu'il ne parvient pas à obtenir de l'entrepreneur concerné en Suisse, puisse se faire.

Parmi les trois options proposées par le Conseil fédéral sur la reprise de la directive (UE) 2020/1057, il est important pour l'ATE de ne pas lésiner sur les contrôles. L'adaptation proposée dans la LDét ne doit donc en aucun cas porter préjudices à l'accès à l'information et au besoin d'assistance, bien au contraire. Les cas de sous-enchère sociale doivent pouvoir être collectés et contrôlés puis bannis, tout comme les infractions de cabotage. *(Réponses aux questions 6 et 7 du questionnaire).*

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

par e-mail à: konsultationen@bav.admin.ch

Zurich, le 16. mai 2022

**Prise de position sur la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route**

Madame la Conseillère fédérale,

Monsieur le Conseiller fédéral,

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position à la consultation sur la modification de la loi fédérale sur le transport international de voyageurs et de marchandises par route.

Selon Greenpeace Suisse, il fait sens d'adapter la Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) et la Loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét) afin d'homogénéiser, consolider, pérenniser et développer la voie bilatérale avec l'Union européenne. Si le transport routier de marchandises doit être équitable, compétitif et durable (*réponse à la question 1 du questionnaire*), ce dernier doit avant tout être transféré sur le rail. C'est le seul moyen pour minimiser les effets sur le réchauffement climatique et limiter la hausse des températures. Grâce au transfert de la route au rail, d'autres effets négatifs sur l'environnement sont également massivement réduits, tels que le bruit, les émissions de polluants atmosphériques, l'occupation des sols, la consommation d'énergie et l'utilisation des ressources. De plus, si le transport ferroviaire de marchandises se caractérise par de bien meilleures conditions de travail et une rémunération équitable, ce n'est pas le cas dans le domaine du transport international par camion, qui est effectué dans des conditions de travail et de rémunération inhumaines.

**Loi fédérale sur les entreprises de transport par route, LEnTR – Accès au marché et à la profession**

Greenpeace Suisse salue l'extension des critères d'accès à la profession (licence) aux entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes en transport international de marchandises. Actuellement, seuls les poids lourds de plus de 3,5 tonnes ont besoin d'une licence (pour le national et l'international), faisant fi des camionnettes. La question que pose le Conseil fédéral à cette extension aux véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes est : est-ce que les entreprises suisses qui ont des véhicules qui effectuent des transports *uniquement* en Suisse doivent avoir une licence pour avoir accès à la profession (variante « extension au transport intérieur »), ou la licence doit aller uniquement aux entreprises qui effectuent des transports internationaux (variante « extension au transport international ») ? Dans le rapport explicatif (p. 10), le Conseil fédéral parle qu'en cas d'extension de l'obligation de disposer d'une licence au transport national de marchandises, entre 12'000 et 37'000 entreprises seraient touchées, impliquant une charge bureaucratique pour l'OFT. Ce dernier se prononce alors pour l'extension uniquement pour les entreprises suisses de transport par route en transport international.

Greenpeace Suisse soutient l'extension des critères d'accès à la profession pour les camionnettes de plus de 2,5 tonnes car ces dernières représentent une part toujours plus importante du transport. Selon l'Office fédéral de la statistique, le parc des camionnettes a augmenté de 79% depuis 2000 et s'élève à 411 642 véhicules en 2021<sup>1</sup>. La performance du transport est très faible, même si le kilométrage est très élevé<sup>2</sup>. Ainsi, le nombre de camionnettes recensées chaque année par l'Office fédéral des routes aux quatre passages alpins suisses a augmenté de 11,3 % entre 2014 et 2016, passant de 848 000 à 944 000 véhicules<sup>3</sup>. Aussi, les camionnettes bénéficient d'un traitement de faveur par rapport au transport lourd puisqu'elles ne paient pas la redevance RPLP et n'ont pas d'obligation de temps de travail et de repos. Or, les camionnettes ont un impact sur l'environnement, le climat et la santé de la population qui subit le bruit de ces véhicules. Elles font également de la concurrence déloyale aux rails qui est, lui, réglementé et bien plus écologique, et aussi au trafic lourd qui est, lui, plus fortement réglementé et qui doit payer la RPLP. Même si les camionnettes font office d'exception pour l'instant, la tendance actuelle va vers une égalité de traitement entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises transportant non seulement en Suisse, mais aussi à celles qui transportent à l'étranger deviendra inévitable dans un avenir proche. Opter pour la variante « extension au transport intérieur » permettrait ainsi d'anticiper ce changement, d'assurer une meilleure sécurité sur la route grâce à la menace d'un retrait d'une licence, de mieux contrôler les infractions de cabotage et pourrait servir de base à une plus grande réglementation et à une meilleure prise en main du trafic des camionnettes, qui connaît une forte croissance et n'est pour ainsi dire pas réglementé (*Réponses aux questions 2 et 3 du questionnaire*).

Greenpeace Suisse salue la volonté de mieux contrôler les entreprises dites « sociétés boîtes aux lettres ». La participation de la Suisse au système d'information du marché intérieur (IMI) du règlement (UE) 2020/1055 permet de vérifier si l'établissement d'une entreprise est effectif et durable. Greenpeace Suisse lutte contre les infractions de cabotage. Les délits

<sup>1</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-fahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

<sup>2</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/queterverkehr/strasse.html>

<sup>3</sup> Rapport de transfert modal 2017

de cabotage sont injustes, antisociaux et freinent le transfert vers le rail par le dumping social et la sécurité. Grâce au règlement (UE) 2020/1055, l'échange d'information ou la mise à disposition des informations sur la question de l'établissement permettra de déterminer ainsi si une entreprise est susceptible d'être une société boîte aux lettres ou pas. Le remaniement de l'art. 9 et 9a ainsi que les adaptations sur l'échange d'informations font sens puisque ces derniers créent les conditions légales d'une participation ultérieure au module IMI (*Réponse à la question 4 du questionnaire*).

### **Loi sur les travailleurs détachés, LDét – Prescriptions sur le détachement des travailleurs étrangers et assistance**

A travers une série de dispositions, la loi sur les travailleurs détachés permet d'éviter la sous-enchères abusive en matière de conditions de salaire et de travail en Suisse. Greenpeace Suisse, qui est contre la pratique de cabotage et la sous-enchère salariale, et pour davantage de contrôles, se positionne donc pour la création d'une base légale pour l'échange d'information et l'octroi de l'assistance administrative par les autorités suisses. Il est primordial que l'assistance administrative, qui s'applique lorsqu'un État membre souhaite effectuer un contrôle et a besoin pour cela d'informations ou de documents qu'il ne parvient pas à obtenir de l'entrepreneur concerné en Suisse, puisse se faire.

Parmi les trois options proposées par le Conseil fédéral sur la reprise de la directive (UE) 2020/1057, il est important pour Greenpeace Suisse de ne pas lésiner sur les contrôles. L'adaptation proposée dans la LDét ne doit donc en aucun cas porter préjudices à l'accès à l'information et au besoin d'assistance, bien au contraire. Les cas de sous-enchère sociale doivent pouvoir être collectés et contrôlés puis bannis, tout comme le les infractions de cabotage (*Réponses aux questions 6 et 7 du questionnaire*).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position.

Meilleures salutations



Remco Giovanoli

Responsable politique Greenpeace Suisse