



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

# Sommersession 2021 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Argumente & Empfehlungen**

## Inhalt

### Ständerat

---

<b>20.3524</b>	<b>Mo. Storni. Weniger Sozialdumping und mehr Kostenwahrheit beim Strassentransport.</b>	<b>3</b>
<b>20.081</b>	<b>Bundesgesetz. «Unterirdischer Gütertransport» (Cargo sous terrain).</b>	<b>4</b>

---

### Nationalrat

---

<b>17.304</b>	<b>Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!</b>	<b>5</b>
---------------	--	----------

---

### Thema LSVA

---

<b>20.4509</b>	<b>Mo. Wicki. Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr.</b>	<b>6</b>
	<b>Projekt «Weiterentwicklung LSVA»</b>	<b>7</b>

---

## Kontakt

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

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

## Ständerat

### 20.3524 Mo. Storni. Weniger Sozialdumping und mehr Kostenwahrheit beim Strassentransport.

**Einreichungsdatum: 04.06.2020**

[Link zur Vorlage](#)

*Mit der Motion wird eine Anpassung der Chauffeurverordnung verlangt. Berufsfahrerinnen und -fahrer im Strassengütertransport sollen ihre «wöchentliche Ruhezeit» künftig nicht mehr im Fahrzeug, d.h. in der LKW-Kabine, verbringen dürfen. Argumentiert wird mit einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und mehr Kostenwahrheit im Güterverkehr auf der Strasse.*

#### Stellungnahme ASTAG

Die Arbeitsbedingungen von Berufsfahrerinnen und -fahrern im Schweizer Strassentransportgewerbe dürfen – vorab im Vergleich zu den Verhältnissen im Ausland – als sehr gut bezeichnet werden. Der Strassentransport ist keine Tieflohnbranche, wie aus zahlreichen Berichten, Statistiken und Lohnbüchern von kantonalen Stellen in den letzten Jahren hervorgeht. Gemäss dem Staatssekretariat für Wirtschaft SECO gibt es bei Schweizer Transportunternehmen kaum Verstösse gegen gesetzliche Auflagen.

In der EU sind die arbeitsrechtlichen Bestimmungen zwar weitgehend gleich; der Vollzug in den einzelnen Mitgliedstaaten ist jedoch äusserst heterogen. Vor allem gibt es fundamentale Unterschiede bei der Entlohnung. Für eine Angleichung der Bedingungen innerhalb des Strassentransports (nicht: zwischen Schiene und Strasse) wurde deshalb das sogenannte «Mobility Package» verabschiedet. Enthalten ist unter anderem ein Verbot, die «normale» wöchentliche Ruhezeit in der LKW-Kabine zu verbringen; davon ausgenommen ist jedoch die «verkürzte» wöchentliche Ruhezeit.

Mit einer Anpassung der Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV1 («Chauffeurverordnung») will die Schweiz die neue Regelung der EU im Wortlaut übernehmen. Eine Vernehmlassung durch das Bundesamt für Strassen ASTRA hat bereits stattgefunden. Das Inkrafttreten der revidierten ARV1 ist per 1. Januar 2022 vorgesehen.

Die Motion Storni zielt somit ins Leere. Ihre Formulierung ist zudem ungenau, es fehlt eine Unterscheidung zwischen «wöchentlicher» und «verkürzter» Ruhezeit. Damit würde sie bei buchstabengetreuer Umsetzung sogar weiter gehen als das «Mobility Package». Aufgrund des Äquivalenzprinzips im Landverkehrsabkommen würden strengere Vorschriften in der Schweiz (Verbot aller Ruhezeiten in der Kabine) nur Schweizer Fahrerinnen und Fahrer betreffen – was sicherlich nicht im Sinne des Motionärs ist. Die ASTAG nimmt deshalb gerne zur Kenntnis, dass bei der ARV-Revision sowie in den Kommissionsberatungen zugesichert wurde, nur die «normale» wöchentliche Ruhezeit in das Verbot zu integrieren.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

## Ständerat

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

**Einreichungsdatum: 28.10.2020**

[Link zur Vorlage](#)

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

#### Stellungnahme ASTAG

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

→ **Empfehlung: Zustimmung zum Gesetzesentwurf**

## Nationalrat

### 17.304 Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!

**Einreichungsdatum: 22.03.2017**

[Link zur Vorlage](#)

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

#### Stellungnahme ASTAG

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

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

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

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

→ **Empfehlung: Ablehnung der Standesinitiative**

**Eventualiter: Beibehaltung einer Ausnahmebestimmung für Schweizer Transportunternehmen gemäss Entwurf der KVF-N**

## Fokusthema LSVA

Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA zeichnen sich Änderungen ab. Die Diskussion ist bereits angelaufen. In der Sommersession sind zwar keine konkreten Geschäfte traktandiert. Das Parlament wird sich jedoch in Kürze damit befassen.

### 20.4509 Mo. Wicki. Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr.

**Einreichungsdatum: 16.12.2020**

[Link zur Vorlage](#)

*Die Motion bezweckt eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr auf der Strasse. Dazu soll die Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV1 auf den gewerbsmässigen Gütertransport mit Nutzfahrzeugen ab 2,5 Tonnen ausgeweitet werden. Gemeint ist ausschliesslich der «gewerbsmässige Gütertransport für Dritte», also nicht Fahrten für eigene Zwecke von Gewerbebetrieben. Umgekehrt sollen am Abgabesystem für Lastwagen keine Änderungen vorgenommen werden.*

### Stellungnahme ASTAG

Der Strassengüterverkehr ist ein hart umkämpfter Markt. Die Margen sind gering, die Regulierung sehr dicht. Die «klassischen» Transportunternehmen sind daher gezwungen, laufend Optimierungen vorzunehmen, d.h. die Fahrzeugauslastung zu verbessern und Effizienzsteigerungen zu erzielen. Der Erfolg dieser Anstrengungen, die auch der Umwelt und dem Klima zugute kommen, lässt sich durchaus sehen: Die Zahl der in der Schweiz immatrikulierten Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, liegt seit Jahren stabil bei rund 50'000.

Hingegen ist der Bestand bei den sogenannten Lieferwagen, d.h. bei Nutzfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen förmlich explodiert. 2010 waren in der Schweiz rund 280'000 Lieferwagen registriert, 2020 waren es 400'000. Das ist eine Steigerung von 43 Prozent – innerhalb von nur 10 Jahren! Die Gründe sind klar: Im gewerbsmässigen Gütertransport mit Lieferwagen ist die Regulierung weit weniger streng als im Güterverkehr mit Lastwagen und Sattelschleppern.

Unternehmen, deren Businessmodell primär auf Lieferwagen basiert, befinden sich daher klar im Vorteil. Ihre Kosten pro Kilometer sind mangels Schwerverkehrsabgabe massiv tiefer; auch müssen die Chauffeure sich nicht an gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten halten bzw. keine obligatorischen Weiterbildungskurse besuchen. Eine Lizenzpflicht besteht nicht, d.h. jedermann kann Transporte mit Lieferwagen ausführen, ohne jeglichen Nachweis einer fachlichen Qualifikation. Das Resultat ist eine massive, staatlich verursachte Wettbewerbsverzerrung zulasten von «normalen» Transportunternehmen mit «grossen» Lastwagen. Leidtragende sind nicht nur die betroffenen Firmen selbst, die in ihren Bestrebungen für einen möglichst effizienten Güterverkehr zurückgeworfen werden. Der grösste Schaden entsteht vielmehr für Umwelt und Klima sowie zulasten der Arbeitnehmenden: Je mehr Lieferwagen zum Einsatz kommen, desto mehr Fahrzeuge braucht es – mit entsprechend mehr Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Die Chauffeure sind zudem häufig weit länger unterwegs, als es mit schweren Nutzfahrzeugen aufgrund der geltenden ARV-Bestimmungen erlaubt ist. Die negativen Folgen sind klar: Sozial- und Lohndumping sowie ein wachsendes Risiko für die Strassenverkehrs- und die Arbeitssicherheit.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

## LSVA Weiterentwicklung – Vorkonsultation BAV

Im Verlagerungsbericht 2019 hat der Bundesrat Massnahmen zur Weiterentwicklung der LSVA angekündigt. Inzwischen liegt ein Bericht des Bundesamts für Verkehr BAV vor. Die meistbetroffenen Interessengruppen, darunter die ASTAG, wurden zu einer Vorkonsultation eingeladen.

### Stellungnahme ASTAG

Die LSVA ist entscheidender Kostenfaktor im Strassentransport. Seit ihrer Einführung im Jahr 2001 sind viele Emotionen damit verbunden. Der Hauptgrund liegt in der lange fehlenden bzw. völlig ungenügenden Rechts- und Investitionsicherheit. Mehrfach wurden die Tarife erhöht und die Zuordnung der verschiedenen Emissionsklassen (EURO-Normen) auf die drei LSVA-Abgabekategorien angepasst – oft in einem zu raschen Rhythmus ohne Berücksichtigung von Amortisationsfristen und vor allem mit viel zu später Ankündigung. Die negative Folge waren massive Wertverluste und Kapitalvernichtung bei neu angeschafften Fahrzeugen, die aufgrund ihrer technischen Lebensdauer weit länger im Einsatz hätten stehen können.

Die «Weiterentwicklung» der LSVA in den nächsten 10 bis 15 Jahren, die der Bundesrat in Auftrag gegeben hat, ist für das Strassentransportgewerbe deshalb von zentraler Bedeutung. Die Zukunft der Branche – vorab die betriebliche Struktur des KMU-geprägten Markts – hängt massgeblich davon ab.

Die ASTAG legt Wert auf die Feststellung, dass die gesamte Branche sehr stark an einer konstruktiven, offenen und zielführenden Zusammenarbeit auf Augenhöhe interessiert ist. Andererseits gilt es, die Fehler der Vergangenheit zu vermeiden. Es kann und darf nicht sein, dass die Schweizer Transportunternehmen in ihren höchst erfolgreichen Anstrengungen für eine laufende Flottenerneuerung auf Feld 1 zurückgeworfen werden. Heute werden über 96 Prozent der Tonnenkilometer in der Schweiz mit modernsten Nutzfahrzeugen der EURO-Normen 5 und 6 zurückgelegt. Die Umstellung auf die EURO-Norm 6 hat bereits bei 79 Prozent der Flotte stattgefunden – innert nur 10 Jahren. Der positive Effekt ist ein Rückgang der Schadstoffemissionen (Stickoxid, Kohlenstoffmonoxid etc.) auf nahezu Null. Beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss beträgt der Anteil des Schwerverkehrs nur knapp 5 Prozent an den gesamten Emissionen der Schweiz.

Ein völliger Systemwechsel bei der LSVA – vorab eine Umstellung auf CO<sub>2</sub>-Werte – kommt für die ASTAG deshalb grundsätzlich nicht in Frage.