Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

Dossier: Umsetzung EU-Mobilitätspaket (1-3)

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Umsetzung EU-Mobilitätspaket (1-3), 2021 - 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 31.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Umsetzung Mobilitätspaket I - Teil 1: Anpassungen bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeusen und Chauffeure	1
Umsetzung Mobilitätspaket I - Teil 3: Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Änderung (BRG 23.021)	1
Umsetzung Mobilitätspaket I - Teil 2: Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers	5

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen
STUG	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier
LEnTR	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route

Zusammenfassung

Umsetzung der EU-Mobilitätspakete zur Regulierung des Transportwesens auf der Strasse

Zur Regulierung des Transportwesens auf der Strasse schnürte die EU-Kommission im Mai 2017 ein Gesetzesbündel mit dem Titel «Mobilitätspaket». Aufgegliedert in drei Teile sollten Sozialdumping verhindert und ein fairer Wettbewerb in der Branche sichergestellt werden.

Im Mobilitätspaket I sollten Berufszugangsregeln und Sozialvorschriften definiert werden. Das EU-Parlament verabschiedete im Sommer 2020 die entsprechenden Rechtsakte (Verordnung (EU) 2020/10549; Verordnung (EU) 2020/105510; Richtlinie (EU) 2020/105711). Dieses Paket umfasste damit wiederum drei Teile, welche auch mit drei verschiedenen Revisionspaketen – zumindest teilweise – ins Schweizer Recht übernommen werden sollten:

Mit einem ersten Revisionspaket setzte der Bundesrat per Jahresbeginn 2022 Bestimmungen zu Arbeits- und Ruhezeiten von Chauffeuren und Chauffeuren um. Mit einem im Sommer 2023 vorgestellten zweiten Revisionspaket sollten technische Aspekte betreffend den Fahrtschreiber definiert werden. Ein drittes Revisionspaket, welches der Bundesrat im Mai 2023 präsentierte, befasste sich schliesslich mit der Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung auf kleinere Camions. Bei einigen weiteren Bereichen verzichtete der Bundesrat vorerst auf eine Angleichung an EU-Recht.

Im Mobilitätspaket II umschrieb die Kommission Bestimmungen zum Einsatz intelligenter Systeme zur Messung der Infrastrukturnutzung. Ein Mobilitätspaket III umfasste schliesslich umwelttechnische und sicherheitstechnische Aspekte.

Umsetzung Mobilitätspaket I – Teil 1: Anpassungen bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeuren und Chauffeure

Strassenverkehr

Um international gleichwertige Bestimmungen zu schaffen und die Arbeitsbedingungen von Berufsfahrenden im internationalen Strassentransportwesen zu verbessern, nahm der Bundesrat im November 2021 **Anpassungen bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeuren und Chauffeure** vor. Die entsprechende Änderung in der Chauffeurverordnung stellt beispielsweise sicher, dass wöchentliche Ruhezeiten von 45 Stunden nicht mehr im Lastwagen verbracht werden dürfen. Weiter müssen Chauffeurinnen und Chauffeure regelmässig an den Standort des Unternehmens oder ihren Wohnsitz zurückkehren können. Die Anpassungen erfolgten als Angleichung an EU-Recht (Teil des EU-Mobilitätspakets I) und setzte gleichzeitig das Anliegen einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 20.3524) um. Die Anpassungen traten per Jahresbeginn 2022 in Kraft.¹

Umsetzung Mobilitätspaket I – Teil 3: Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Änderung (BRG 23.021)

Strassenverkehr

Im Mai 2023 beschloss der Bundesrat seine Botschaft zur **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**. Dank der Vorlage soll das Schweizer Recht im Sinne des Landverkehrsabkommens (Teil Bilaterale I) in Einklang mit dem EU-Recht gebracht werden, welches das EU-Parlament 2020 mit dem sogenannten «**Mobilitätspaket I**» (Regelungen für den Zugang zum Beruf und Sozialvorschriften) beschlossen hatte. Für die Übernahme gewisser Normen aus dem Mobilitätspaket I sah der Bundesrat dabei drei unterschiedlichen Vorlagen vor. Mit den Anpassungen wollte er – in Anlehnung an die EU –, im internationalen Transportwesen von Gütern auf der Strasse den fairen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Unternehmen sicherstellen:

Erstens sollte dazu neu bereits für Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht ab 2.5 Tonnen eine **Lizenzpflicht** (beschränkter Zugang zum Beruf) eingeführt werden. Bisher hatte diese Vorschrift erst für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3.5 Tonnen gegolten. Fahrzeuge mit geringerem Gesamtgewicht unterlagen bisher nicht der Chauffeurverordnung, waren nicht vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot betroffen, brauchten keine spezielle Zulassungspflicht und mussten keine LSWA entrichten. Die Anpassung sollte nun sicherstellen, dass für Transportunternehmen mit Lieferwagen und für solche mit grösseren LKWs im grenzüberschreitenden Verkehr die gleichen Bedingungen gelten und die Unternehmen gewisse Standards einhalten. Ausgenommen von dieser Bestimmung sollten nicht gewerbsmässige Transporte von Material und Werkzeugen von Handwerksfirmen bleiben.

Zweitens sollten **Briefkastenfirmen** im Transportwesen unterbunden werden, welche auf eine Umgehung des Kabotageverbots oder tiefere soziale Leistungen für ihr Fahrpersonal zielen. Dazu sollten die Vorschriften zur Niederlassung des Strassentransportunternehmens in einer separaten Verordnungsanpassung präzisiert und die Verwaltungszusammenarbeit sowie die Amtshilfe mit Behörden in der EU verstärkt werden (IMI-Modul).

Drittens sollten gleichzeitig mit der Umsetzung der Motion 21.4580 Voraussetzungen für die Vernetzung von Registern im Strassenbereich geschaffen werden. Die EU hatte 2016 und 2017 entsprechende «Durchführungsverordnungen» zur Vernetzung einzelstaatlicher Register zu Kraftverkehrsunternehmen verabschiedet (ERRU-Modul).

Viertens enthielt der Entwurf die Übernahme einer EU-Verbotnorm, wonach marktbeherrschende Unternehmen den Strassentransportunternehmen keine Aufträge erteilen dürfen, welche gegen Zulassungsbestimmungen oder Kabotagevorschriften verstossen. Vorsätzliche oder fahrlässige Verstösse sollten mit einer Busse bestraft werden können.

In der **Vernehmlassung**, welche von Februar bis Mai 2022 stattgefunden hatte, hatten alle 23 Stellungnehmenden die Ziele der Vorlage unterstützt. Kritisiert worden war hingegen von der Hälfte der Teilnehmenden, dass die Lizenzpflicht für Lieferwagen ab 2.5 Tonnen nur für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten solle. Aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse aus der Vorlage entfernt hatte der Bundesrat eine Bestimmung zur Revision des Entsenderechts und der Amtshilfe: Sämtliche Vernehmlassungsteilnehmende hatten eine vollständige Übernahme der entsprechenden EU-Richtlinie abgelehnt und nur wenige wollten die Vorschriften teilweise übernehmen. Ein stärkerer Informationsaustausch mit EU-Behörden betreffend Kontrollen von Lohn- und Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals von Schweizer Transportunternehmen im EU-Raum war damit verworfen worden.²

Der **Nationalrat** machte sich in der Herbstsession 2023 als Erstrat an die Beratung der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**. Die KVF-NR schlug ihrem Rat drei Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. Erstens sollte explizit im Gesetz festgehalten werden, dass der nicht-gewerbliche grenzüberschreitende Transport von Werkzeug und Material durch Handwerkerinnen und Handwerker nicht der Lizenzpflicht untersteht. Zweitens sprach sich die KVF-NR gegen den Vorschlag des Bundesrats aus, dass die Voraussetzung der Zuverlässigkeit für die Zulassung als Strassentransportunternehmen von den operativ tätigen Verkehrsleitenden auf die Personen der Geschäftsführung ausgeweitet werden soll; die Norm wäre aus Sicht der Kommissionsmehrheit unverhältnismässig und würde insbesondere kleine Unternehmen belasten. Drittens schlug die Kommission vor, dass im nicht-öffentlich zugänglichen Teil des geplanten Registers der Strassentransportunternehmen eine Kategorie zur Risikoeinstufung aufgenommen wird. Das Risikoeinstufungssystem sollte dabei auf bisher erfolgten Regelverstössen gegen die EU-Richtlinie für die Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen basieren. Die Kommissionsprecher Romano (mitte, TI) und Storni (sp, TI) unterstrichen zudem die Wichtigkeit der Vorlage für den fairen Wettbewerb im Strassenverkehr, für die

Harmonisierung der Zulassungsbewilligungen als Strassentransportunternehmen mit EU-Normen sowie für die Bekämpfung von Briefkastenfirmen. Eintreten wurde ohne Gegenantrag beschlossen, in der Detailberatung lagen jedoch verschiedene Minderheitsanträge vor.

Im ersten Teil der Vorlage, welche die **Lizenzierung von Lieferwagen ab 2.5 Tonnen** neu regelte, lagen zwei Minderheitsanträge vor. Die erste Minderheit sprach sich gegen den Präzisierungsvorschlag der KVF-NR aus, welcher den grenzüberschreitenden Material- und Werkzeugtransport von Handwerkerinnen und Handwerkern aus der Lizenzpflicht ausschliessen wollte. Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) führte dazu aus, dass das Gesetz bereits klar genug sei und es keiner zusätzlichen Präzisierung bedürfe. Bundesrat und Verwaltung hätten der Kommission versichert, dass die entsprechenden Unternehmen auch im bundesrätlichen Textentwurf nicht unter die neue Lizenzpflicht fallen würden. Der zweite Minderheitsantrag forderte die Streichung einer Ausnahme: Der Bundesrat sah in seinem Gesetzesentwurf vor, dass Transportunternehmer mit Fahrzeugen zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen, deren Güterbeförderung nur in der Schweiz stattfindet, von der Lizenzpflicht ausgenommen werden. Minderheitssprecher Michael Töngi (gp, LU) erklärte, dass Fahrerinnen und Fahrer auch im schweizweiten Transportgewerbe oftmals unter schlechten Arbeitsbedingungen arbeiten würden, was durch die Ausweitung der Lizenzpflicht verbessert werden könnte. Sowohl die Kommissionsmehrheit als auch Bundesrat Albert Rösti sprach sich gegen den Antrag aus. Der administrative Aufwand wäre laut Rösti massiv, wenn nicht nur grenzüberschreitende, sondern auch ausschliesslich in der Schweiz tätige Unternehmen unter die Lizenzpflicht fallen würden. Die grosse Kammer stellte sich schlussendlich in diesem ersten Teil der Vorlage jeweils hinter die Meinung der Kommissionsmehrheit und lehnte die beiden Minderheitsanträge mit 120 zu 69 Stimmen ohne Enthaltung bzw. 107 zu 82 Stimmen mit einer Enthaltung ab.

Im zweiten Teil der Vorlage, deren Ziel die **Unterbindung von Briefkastenfirmen** war, wollte eine Minderheit Töngi wie der Bundesrat – aber anders als die Kommissionsmehrheit – eine Ausweitung der Zulassungsbedingung der Zuverlässigkeit von den operativ tätigen Verkehrsleitenden auf die Personen der Geschäftsführung. Der Minderheitsantrag Töngi blieb jedoch erfolglos: Der Nationalrat sprach sich mit 105 zu 85 Stimmen ohne Enthaltung für die Streichung der erweiterten Zulassungsbedingung aus.

Der dritte Teil der Vorlage sah unter anderem die **Schaffung eines international vernetzbaren Registers der Strassentransportunternehmen** vor. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) forderte die Streichung von zwei im Register geforderten Angaben: der Anzahl der im Vorjahr im Unternehmen beschäftigter Personen und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens. Giezendanner ergänzte dazu, dass die Anbindung an das ERRU nicht vollumfänglich geschehen müsse. Der Antrag fand im Rat jedoch keine Mehrheit; die grosse Kammer folgte der Kommissionsmehrheit und sprach sich mit 106 zu 82 Stimmen ohne Enthaltung für den Entwurf des Bundesrats aus. Weiter empfahl eine Minderheit Fluri (fpd, SO) die von der KVF-NR vorgeschlagene Einführung eines Risikoeinstufungssystems aus dem Register der Strassentransportunternehmen zu streichen. In Anbetracht einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580) und der bereits bestehenden polizeilichen Instrumente zur Einschätzung der Fehlbarkeit von Transportunternehmen müsse die EU-Norm nicht übernommen werden. Bundesrat Rösti sprach sich ebenfalls gegen den Kommissionsantrag aus. Das Risikoeinstufungssystem würde laut dem ASTRA keinen Mehrwert mit sich bringen. In der Abstimmung fiel das Resultat schlussendlich ähnlich knapp aus wie in der Kommission, wo es einen Stichentscheid des Kommissionspräsidenten gebraucht hatte. Der Nationalrat stellte sich jedoch anders als die Kommissionsmehrheit mit 98 zu 92 Stimmen ohne Enthaltung hinter den Minderheitsantrag und den Bundesrat, womit das Risikoeinstufungssystem nicht in das Register aufgenommen wurde.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 191 Stimmen ohne Enthaltung einstimmig gutgeheissen und mit den zwei Anpassungen – der Präzisierung der Lizenzpflicht für grenzüberschreitende Handwerkstransporte und der Nichtunterstellung der Personen der Geschäftsleitung unter das Kriterium der Zuverlässigkeit – an den Ständerat überwiesen. Der Nationalrat genehmigte zudem die Abschreibung besagter Motion Storni, die der Bundesrat mit der beratenen Vorlage als erledigt ansah.³

Nachdem der Nationalrat die Beratung der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)** mit zwei Anpassungen am bundesrätlichen Entwurf abgeschlossen hatte, befasste sich der **Ständerat** in der Wintersession 2023 als Zweitrat mit der Vorlage. Im Namen der KVF-SR beantragte Therry Burkart (fdp, AG) seinem Rat zwei Änderungen am Beschluss der grossen Kammer.

Erstens forderte die Kommission eine geringfügige Änderung an der **Ausnahme nicht-gewerblicher grenzüberschreitender Transporte durch Handwerkerinnen und Handwerker** von der Lizenzpflicht. Mit dieser Anpassung «soll Klarheit für die betroffene Branche geschaffen werden». In der Abstimmung hiess der Ständerat die Präzisierung der Lizenzpflicht für grenzüberschreitende Transporte stillschweigend gut.

Zweitens beantragte die KVF-SR die **Streichung zweier Aspekte aus dem geplanten Register der Strassentransportunternehmen**: der Anzahl der im Vorjahr im Unternehmen tätigen Personen und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge der Unternehmen. Der Nationalrat hatte einen gleichlautenden Minderheitsantrag in seiner Debatte noch abgelehnt. Die ständerätliche Verkehrskommission war nun aber der Meinung, dass das Mobilitätspaket der EU diese beiden Aspekte nicht einschliesse und diese somit auch nicht in den Schweizer Erlass aufgenommen werden müssen. Vielmehr würden die zusätzlichen Informationskategorien im Register laut Burkart für grosse Transportunternehmen einen massiven administrativen Mehraufwand bedeuten. Bundesrat Albert Rösti beantragte der kleinen Kammer, am bundesrätlichen Entwurf festzuhalten. Rösti führte aus, dass die beiden Aspekte im Register verbleiben müssten, um kohärent mit den EU-Vorschriften zu sein. Würden die beiden Kategorien nicht einbezogen, würde eine weitere Änderung des Gesetzes nötig, sobald die Schweiz am ERRU teilnehme. Rösti stellte der kleinen Kammer dabei aber die Möglichkeit in Aussicht, dass in einem Alternativvorschlag zwar beide Aspekte im Gesetz verbleiben könnten, aber nicht angewendet würden, solange die Schweiz nicht Teil des ERRU ist. Die Streichung der beiden Aspekte aus dem Register der Strassentransportunternehmen wurde mit 27 zu 11 Stimmen bei einer Enthaltung gutgeheissen, womit der Rat seiner Kommission folgte und den Antrag des Bundesrates ablehnte.

Die Vorlage passierte die **Gesamtabstimmung** einstimmig, womit sie mit zwei Differenzen zurück an den Nationalrat ging. Der Ständerat genehmigte zudem wie bereits der Nationalrat die Abschreibung einer Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580).⁴

Der **Nationalrat** beriet in der Frühjahrsession 2024 zwei **Differenzen** bezüglich der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**.

Die erste Differenz betraf die Ausnahme für Handwerkerinnen und Handwerker von der Lizenzpflicht für Fahrzeuge ab 2.5 Tonnen. Diese bereinigte der Nationalrat, indem er die vom Ständerat vorgeschlagene Anpassung am Erlassstext stillschweigend guthiess.

Die zweite Differenz gab hingegen Anlass zur Debatte. Sie betraf die Ausgestaltung des Registers für Strassentransportunternehmen. Einen mit der Ständeratsversion gleichlautenden Minderheitsantrag bezüglich der Streichung der beiden Registereinträge zur Anzahl Mitarbeitenden und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens hatte der Nationalrat in seiner Erstberatung im Herbst 2023 bereits einmal verworfen. Die KVF-NR hielt weiterhin am bundesrätlichen Vorschlag fest, die Anzahl Mitarbeitenden und die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens in das Register aufzunehmen. Für die Kommission erläuterten Bruno Storni (sp, TI) und Matthias Jauslin (fdp, AG), dass die beiden Informationen im Register notwendig seien, um die Teilhabe der Schweiz am ERRU zu ermöglichen. Würden die beiden Punkte nicht jetzt aufgenommen, müsste über die Ausgestaltung des Registers zu einem späteren Zeitpunkt erneut verhandelt werden. Die Fraktionen von GLP, SP, Mitte und Grünen sowie der Bundesrat unterstützten die Kommissionsmehrheit. Bundesrat Albert Rösti schlug zudem erneut die Möglichkeit vor, dass die beiden Zusatzinformationen erst in die entsprechende Verordnung aufgenommen werden könnten, wenn die Schweiz auch tatsächlich Teil des ERRU werde. Sie seien aber in der Tat generell unerlässlich, um den Anschluss an das ERRU zu gewährleisten. Ein Minderheitsantrag Giezendanner (svp, AG) forderte, die beiden Punkte ganz aus dem Register zu streichen. Laut Giezendanner brächten die beiden Registerpunkte bei beschränktem bis nichtigem Informationsgehalt einen übermässigen bürokratischen Aufwand. Die SVP-Fraktion stellte sich hinter diesen Minderheitsantrag. Die FDP-Fraktion verzichtete auf ein Votum dazu.

Im Anschluss verwarf der Nationalrat den Minderheitsantrag und sprach sich erneut für den bundesrätlichen Entwurf aus. Bei 115 zu 74 Stimmen ohne Enthaltungen stellten sich nur die gesamte SVP-Fraktion sowie neun Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion hinter den Minderheitsantrag. Das Geschäft ging mit der Differenz bezüglich des Registers der Strassentransportunternehmen zurück an den Ständerat.

Der **Ständerat** beriet darüber noch in derselben Session. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat, an seinem Beschluss festzuhalten und die Einträge zur Anzahl angestellter Mitarbeitenden und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens aus dem Register zu streichen. KVF-SR-Mitglied Thierry Burkart (fdp, AG) erläuterte, dass der administrative Aufwand für mittlere und grosse Unternehmen beträchtlich sei. Ausserdem erachte die Kommission beide Registerpunkte als praxisfremd. Es gebe beispielsweise «Unternehmen, bei denen der Logistikteil grösser ist als der Transportteil» und die somit bei einer hohen Anzahl Mitarbeitender nur wenige LKWs besässen. Weiter meldeten einige Unternehmen ihre LKWs über den Winter ab, womit die zum Jahresende mit Kennzeichen registrierten Fahrzeuge nicht der tatsächlichen Flottengrösse entsprächen. Zudem war die Kommission laut Burkart der Ansicht, dass die Schweiz bezüglich der Teilnahme am ERRU über einen gewissen Handlungsspielraum verfüge und nicht alle Vorgaben der EU zwingend in die Vorlage aufnehmen müsse.

Der Ständerat folgte seiner Verkehrskommission stillschweigend. Somit **blieb diese Differenz bestehen** und das Geschäft wurde zur erneuten Beratung an den Nationalrat überwiesen.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.06.2024
LENA BALTISSER

In der Sommersession 2024 beriet der **Nationalrat** eine **letzte Differenz** zum Ständerat bei der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**. Die Differenz betraf die Ausgestaltung des Registers für Strassenverkehrsunternehmen.

Die KVF-NR wollte nun einlenken und beantragte ihrem Rat bei 15 zu 9 Stimmen, die beiden Registereinträge zur Anzahl Mitarbeitender und zu den amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens zu streichen. Im Nationalrat hielt eine Minderheit der Verkehrskommission weiterhin an den beiden Registereinträgen gemäss dem bundesrätlichen Entwurf fest. Barbara Schaffner (glp, ZH) erläuterte dazu, dass die Erhebung der beiden Kennzahlen nicht zu einem übermässigen Aufwand für die Transportunternehmen führe und es mit der vorliegenden Formulierung am Bundesrat läge, die Erhebung der beiden Registerkategorien erst dann einzuführen, wenn sie für die Teilhabe am ERRU notwendig würden. Dies würde auch die Kooperation mit der EU im Bahnsektor erleichtern. Bundesrat Albert Rösti stellte sich hinter die Minderheit. Mit der Aufnahme der beiden Registereinträge würde ein Anschluss an das ERRU ermöglicht, ohne dass das Gesetz ein weiteres Mal angepasst werden muss. Der Nationalrat folgte jedoch der Kommissionsmehrheit und strich die beiden Registereinträge mit 116 zu 68 Stimmen aus der Vorlage. Für die Beibehaltung der beiden Kennzahlen hatten SP, Grüne und GLP sowie zwei Mitglieder der Mitte-Fraktion gestimmt.

Nachdem die letzte Differenz somit bereinigt war, kam die Vorlage noch in der Sommersession 2024 in die **Schlussabstimmung**. Sowohl National- als auch Ständerat stellten sich schliesslich einstimmig hinter die Gesetzesänderung.⁶

Umsetzung Mobilitätspaket I – Teil 2: Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers

Strassenverkehr

Im Sommer 2023 beschloss der Bundesrat analog zur EU die **Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers**. Im grenzüberschreitenden Verkehr mussten neue Nutzfahrzeuge damit ab Mitte Juli 2023 mit dem neuen Fahrtschreiber ausgerüstet sein. Für bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge galt eine Nachrüstpflicht bis im Sommer 2025. Lastwagen im Binnenverkehr mussten mit Ausnahme von Neuzulassungen nicht nachgerüstet werden. Die neuen auf dem Satellitennetz Galileo basierenden Geräte erlaubten es der Polizei, Grenzübertritte von Lastkraftwagen sowie

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 09.06.2023
MARCO ACKERMANN

mögliche Lenkzeitüberschreitungen aus der Ferne zu kontrollieren und damit die Sicherheit von Transporten zu erhöhen, so der Bundesrat. Die Anpassung war in der EU Teil des Mobilitätspakets I.⁷

1) Medienmitteilung BR vom 17.11.21

2) BBl 2023 1290; Ergebnisbericht Vernehmlassung vom 10.5.23

3) AB NR, 2023, S. 1518 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.8.23

4) AB SR, 2023, S. 1214 ff.; Medienmitteilung KVF-SR vom 22.11.23

5) AB NR, 2024, S. 19 ff.; AB SR, 2024, S. 74

6) AB NR, 2024, S. 1348; AB NR, 2024, S. 984 ff.; AB SR, 2024, S. 645; Medienmitteilung KVF-NR vom 26.3.24

7) Medienmitteilung vom 9.6.23