

An die Regierung des Kantons Graubünden
Regierungsgebäude
Reichsgasse 35
7000 Chur

Chur, 18. Dezember 2017

Auftrag Michael betr. Legalisierung der Tiertransporte in der Landwirtschaft

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin
Sehr geehrte Herren Regierungsräte

In der Dezembersession 2017 hat Grossrat Michael zusammen mit 54 weiteren Unterzeichnern einen Auftrag eingereicht, mit welchem er die Landwirtschaft in Zusammenhang mit Tiertransporten begünstigen möchte. Konkret fordert er in seinem Auftrag, **Abgänger von der landwirtschaftlichen Grundbildung am Plantahof sowie alle gegenwärtig praktizierenden Landwirte von der obligatorischen Aus-, Fort- und Weiterbildung von Tiertransporten in Graubünden zu befreien** und den vorhandenen Spielraum in eigener Kompetenz zu nutzen, wobei nicht klar und umschrieben ist, was mit letzterem gemeint ist. Zu vermuten ist aufgrund des Tenors des Auftrages, dass nach Wegen und Mitteln gesucht werden sollte, wie **für Landwirte** (und nur für diese!!) die eidgenössische Gesetzgebung ausgehebelt werden kann, weisen die Motionäre doch explizit in der Begründung darauf hin, dass Tiertransportvorschriften im Bundesrecht geregelt sind. **Wir bitten die Regierung, diesen Auftrag abzulehnen.**

I. Sachlich nicht gerechtfertigte Sonderlösung

Tatsächlich verhält es sich so, dass derjenige, der Tiere gewerbsmässig transportiert, über eine Aus- und Weiterbildung gemäss Artikel 15 Absatz 2 Tierschutzgesetz und Artikel 150 Tierschutzverordnung (SR 455 bzw SR 455.1.) verfügen muss. Letztere Bestimmung lautet:

1. In Viehhandels- und Transportunternehmen müssen Fahrerinnen und Fahrer, Betreuerinnen und Betreuer von Tieren sowie eine weitere Person in leitender Funktion bei der Tiertransportdienstleistung, wie eine Disponentin oder ein Disponent oder ein Mitglied der Geschäftsleitung, über eine Ausbildung nach Artikel 197 verfügen. Die Ausbildung muss aufgabenspezifisch erfolgen.
2. Wer Tiere gewerbsmässig transportiert, muss für die Aus- und Fortbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen.

Inhalt und Form dieser Aus- und Weiterbildung sind heute einschlägig bestimmt. Wer eigene oder fremde Tiere transportiert, muss über die geforderten Qualifikationen verfügen (Fachkundigkeit gemäss TSchV Artikel 157), die alle drei Jahre erneuert werden muss. In Bagatellfällen ist

diese Qualifikation nicht notwendig. Wenn beispielsweise ein Landwirt in einem Einzelfall auf der Alp eine Kuh abholen muss und dabei noch jene des Nachbarn mitnimmt, ist dies zu tolerieren und wird auch in der (sich in Genehmigung befindenden und im Auftrag angesprochenen) Vollzugshilfe für Tiertransporte der Vereinigung der Kantonstierärztinnen und Kantonstierärzte (VSKT) festgehalten.

Es gibt nicht nur in Graubünden eine zunehmend grössere Zahl von Landwirten, die regelmässig Tiere transportieren, ohne über die entsprechenden Anforderungen zu verfügen, und damit das gewerbsmässig organisierte Tiertransporteur- und Viehhandelsgewerbe konkurrenzieren. Die Vertretung der Landwirtschaft geht offensichtlich davon aus, dass der praktizierende Landwirt oder jener, der eine Grundbildung absolviert, über die entsprechenden Fähigkeiten und Kompetenzen im Transportwesen verfügt, der gewerbsmässige Transporteur von Tiertransporten (ein weiterer Dritter darf ja gar keine Transporte ausführen) diese Kenntnisse aber nicht hat und deshalb in Grundkursen bzw. in regelmässig wiederkehrenden Kursen zu erwerben hat. «Der Bauer kann's, der Chauffeur nicht!» Diese Auffassung ist abstrus und entbehrt jeder Logik.

Es geht vorstehend nicht um die Behandlung von Tieren generell **sondern in einer speziellen Gefahrensituation, nämlich beim Transport auf allen Strassen**. Werden solche Spezialtransporte regelmässig und in grosser Zahl und auf allen Strassen durchgeführt, wird mit Sicherheit eine höhere Kompetenz erlangt als wenn dies ab und zu vorkommt. Trotzdem verlangt der Gesetzgeber eine aufgabenspezifische Ausbildung. Es ist offensichtlich, dass mit Bezug auf den eigentlichen Transport, um den es ja ausschliesslich geht, der aus- und weitergebildete Transporteur nicht nur über eine mindestens ebenbürtige sondern über eine höhere Kompetenz verfügt als der Landwirt, der solche Transporte vereinzelt bei Bedarf macht.

Der Einwand der Landwirtschaft, die Ausbildung zum Landwirt gewährleiste einen fachgemässen und tierschutzgerechten Transport der Tiere, ist deshalb nicht stichhaltig. Kommt hinzu, dass der Einwand im Rahmen der Ausbildung berücksichtigt wird. Normalerweise dauert die Ausbildung zum Tiertransport zwei Tage. Landwirte können diese aber an einem Tag absolvieren, da ihre Fachkundigkeit mit Bezug auf die Verantwortung als Tierhalter nicht bestritten ist. **Die berufsunabhängige, fachspezifische, auf den Transport ausgerichtete Ausbildung liegt aber nicht vor und muss erworben werden.** 2018 wird unseres Wissens erstmals am Plantahof die geforderte Ausbildung «Tiertransport» angeboten.

II. Gleiches Recht für alle

Rechtlich ist die Ausgangslage ohnehin klar. Die von den Motionären erwähnten bundesgesetzlichen Vorschriften gelten für alle. Es gibt keinen Spielraum für die Kantone im Sinne des Auftrages, wenn der Transport **gewerbsmässig** durchgeführt wird. **Die Spiesse müssen für alle gleich lang sein.** Wenn eine Änderung im Sinne des Auftrages herbeigeführt werden sollte, müsste die kostentreibende Aus- und Weiterbildung generell und im Bundesrecht abgeschafft werden. Diese Alternative ist insbesondere nach dem nicht von gewerbsmässig tätigen Transporteuren ausgelösten Fall Hefenhofen nicht durchsetzbar. **Tierschutz ist nicht teilbar und es sind deshalb die identischen Vorschriften anzuwenden, ob nun ein Tier von einem Landwirt oder Tiertransporteur verladen wird.** Tiertransporte sind in der heutigen Zeit sehr sensibel. Sie stehen in besonderem Masse im Fokus der Konsumenten. Sie sind ein wichtiger Imageträger in der ganzen Wertschöpfungskette Fleisch. Und letztlich sind auch die Schlachtauftraggeber (zBsp Migros, Coop, Aldi, Lidl usw) äusserst stark an diesen Aus- und Weiterbildungen interessiert. Sie verlangen diese und kontrollieren auch entsprechend.

III. Keine weiteren Privilegien

Mit dem Auftrag Michael wird ein weiterer Schritt unternommen, den Wettbewerb zulasten des Gewerbes zu verzerren. Das ist nichts Neues und die vom Staat jährlich mit Milliarden gestützte Landwirtschaft ist auch erfolgreich mit ihrer Strategie. Im Vergleich zum Transportgewerbe (siehe Beilage) muss die Landwirtschaft:

- keine LSVA entrichten
- die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften ARV nicht beachten
- das Nachtfahrverbot nicht einhalten,
- keine CZV-Weiterbildung betreiben
- keine Transportlizenz erwerben.

Diese Aufzählung ist nicht abschliessend und bezieht sich allein auf die Vorrechte im Transportwesen. Wir verzichten darauf, zu ausführlich zu werden und nennen nur ein paar weitere Beispiele ungerechtfertigter Privilegien, damit auch wirklich deutlich wird, dass der Auftrag Michael den Bogen überspannt:

- Grenzschutz: Die Schweizer Landwirtschaft profitiert - wie angetönt - zulasten des Portemonnaies der Konsumenten zusätzlich zu den Direktzahlungen, auf die wir an dieser Stelle nicht eingehen, von einem sehr hohen Grenzschutz. Gemäss Angaben der OECD hat dieser einen Wert von jährlich über zwei Milliarden Franken. Die Organisation kam zum Schluss, dass eine Öffnung der Landwirtschaft gegenüber der EU per Saldo einen Wohlfahrtsgewinn von 500 Millionen Franken pro Jahr für die Schweiz generieren würde.
- Familienzulagen: Anders als im nichtlandwirtschaftlichen Bereich werden die Familienzulagen von Selbständigerwerbenden in der Landwirtschaft von der öffentlichen Hand finanziert. 2015 kostete dies den Steuerzahler gemäss Angaben des Bundesamtes für Sozialversicherung 97 Millionen Franken.
- Mineralölsteuer: Wie bei der privilegierten Besteuerung landwirtschaftlicher Grundstücke kommt die Landwirtschaft auch bei der Besteuerung von Treibstoffen in den Genuss einer Begünstigung. So wurden der Landwirtschaft 2015 gemäss Angaben der Eidgenössischen Zollverwaltung Mineralölsteuern von über 65 Millionen Franken zurückerstattet.
- Eigenmietwert: Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids aus dem Jahre 1993 kommen Landwirte in den Genuss eines tieferen steuerbaren Eigenmietwerts; er wird von der Landwirtschaft selber als «steuerlicher Vorzugsmietwert» bezeichnet. Quantitative Angaben gibt es hierzu nicht. Generell kostet aber das Wohnen die Landwirte weniger.
- Mehrwertsteuer: Landwirte sind laut der Eidgenössischen Steuerverwaltung von der Mehrwertsteuer beim Verkauf von Erzeugnissen aus der eigenen Produktion befreit, selbst wenn die Einnahmen 100'000 Franken übersteigen.

In der Wirtschaft stossen solche Sonderregelungen sauer auf. An der Basis brodelt es, was möglicherweise einem Teil der 25 Mitglieder der Wirtschaftsgruppe, die den Auftrag unterzeichnet haben, entgangen sein könnte. Die in der Dachorganisation der Wirtschaft Graubünden zusammengeschlossenen drei Verbände Bündner Gewerbeverband, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden sowie Hotelleriesuisse Graubünden haben gar nichts gegen eine starke Landwirtschaft, aber es braucht gleich lange Spiesse gegenüber dem Gewerbe, wenigstens bei landwirtschaftlichen Nebentätigkeiten. Der Grundsatz der Waffengleichheit konnte zwar vor Jahren erfolgreich im Landwirtschaftsgesetz verankert werden, umgesetzt wird er aber keineswegs, weil immer wieder Törchen geöffnet werden.

IV. Schlussfolgerung

Wer gewerbsmässig Tiere transportiert, muss die Voraussetzungen gemäss Bundesrecht erfüllen. Die Regierung kann den Auftrag allein schon aus rechtlicher Sicht nicht beantragen zu überweisen. Sachlich ist das Anliegen nicht gerechtfertigt. Dem Gewerbe werden zunehmend kostentreibende Vorschriften auferlegt, was nicht nur von der Wirtschaft selber, sondern bei jeder Gelegenheit der Kontaktnahme auch von der Regierung und einer Vielzahl von Mitgliedern des Grossen Rates kritisiert wird. Wir bitten Sie deshalb, den Auftrag abzulehnen.

Wir danken für die Kenntnissnahme und die Unterstützung unserer Forderungen.

Freundliche Grüsse

DACHORGANISATION DER WIRTSCHAFT GRAUBÜNDEN

Bündner Gewerbeverband

Urs Schädler
Präsident



Jürg Michel
Direktor



Handelskammer und Arbeitgeberverband GR

Heinz Dudli
Präsident



Dr. Marco Ettisberger
Sekretär



hotelleriesuisse Graubünden

Aschi Wyrsch
Präsident



Dr. Jürg Domenig
Geschäftsführer



Beilage: Verkehrssicherheit und Wettbewerbsverzerrung aus der Sicht des Transportgewerbes

Verkehrssicherheit und Wettbewerbsverzerrung aus Sicht des Transportgewerbes

I. Ausgangslage

Landwirtschaftliche Fahrzeuge dürfen grundsätzlich nur für landwirtschaftliche Fahrten genutzt werden. Die Verwendung für gewerbliche Transporte ist verboten. Das Missbrauchspotential ist allerdings sehr gross. Seit Jahren erhalten wir immer wieder Rückmeldungen, dass mit landwirtschaftlich immatrikulierten Traktoren widerrechtliche gewerbliche Transporte durchgeführt werden. Dies wird nicht nur als eine **Wettbewerbsverzerrung**, sondern als **Verkehrssicherheitsrisiko** taxiert. Die folgende Übersicht zeigt im Detail auf, wo die Unterschiede liegen.

II. Übersicht gesetzliche Bestimmungen

Die Verwendung landwirtschaftlicher Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen ist im Strassenverkehrsgesetz (SVG) und seinen Verordnungen (insbesondere der Verkehrsregelverordnung VRV) geregelt. Nachfolgend die massgebenden Bestimmungen:

1. Zulässige Fahrten

Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (Motorfahrzeuge und Anhänger) dürfen auf öffentlichen Strassen nur landwirtschaftliche Fahrten durchgeführt werden, nämlich:

- Gütertransporte im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebes;
- Überführungsfahrten von Arbeitsstelle zu Arbeitsstelle oder bei der Beschaffung und zum Unterhalt der Fahrzeuge und dergleichen; Personentransporte im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebes;
- Personen dürfen im Nahverkehr auch auf der Ladebrücke oder der Ladung mitgeführt werden, wenn ein angemessener Schutz sichergestellt ist und die bewilligten Sitzplätze nicht ausreichen. Mehr als neun Personen (inkl. Fahrzeugführer) dürfen nur mitgeführt werden, wenn dies gemäss Fahrzeugausweis gestattet ist. Kinder bis zum vollendeten 7. Altersjahr müssen von einem mehr als 14 Jahre alten Mitfahrenden beaufsichtigt werden oder auf einem sicheren Kindersitz mitfahren;
- Zu- und Abfuhr von Betriebsmitteln wie Futter, Streue, Dünger und Samen, von land- und hauswirtschaftlichen Maschinen und Geräten, von Hausrat und Baumaterialien;
- Zu- und Abfuhr von Vieh, z.B. im Zusammenhang mit der Sömmerung, mit Märkten oder Ausstellungen;
- Abfuhr der Produkte des Betriebes zur Verarbeitung oder Verwertung bis zum ersten Abnehmer;
- Transporte für eine Kiesgrube, einen Torfstich, eine Schweine-, Geflügel-, oder Bienenhaltung die als Nebenerwerb zu einem Landwirtschaftsbetrieb gehören.

Den landwirtschaftlichen Fahrten gleichgestellt und daher ebenfalls erlaubt sind:

- Fahrten für forstwirtschaftliche, dem Gemüse-, Obst- und Weinbau dienende Betriebe, Gärtnereien und Imkereien;
- Transporte für Meliorationen oder Neulandgewinnung, Güterzusammenlegungen und Rodungen zur landwirtschaftlichen Nutzung des Bodens;
- Fahren für Wuhrarbeiten und Verbauungen, an denen der Fahrzeughalter unmittelbar beteiligt ist
- Transporte im Zusammenhang mit Gemeindewerk und Arbeiten, zu denen der Fahrzeughalter gegenüber dem Gemeinwesen verpflichtet ist;
- Transporte von Brennholz und sogenanntem Bürgerholz vom Wald zum ersten Abnehmer;
- Fahrten für die Feuerwehr und den Zivilschutz;
- Unentgeltliche Fahrten, die gemeinnützigen Zwecken (z.B. Papiersammlungen durch Schulen) oder der Erhaltung alter landwirtschaftlicher Fahrzeuge (Veteranen) als technisches Kulturgut dienen.

2. Verbotene Fahrten

Alle anderen Fahrten sind untersagt. Ebenfalls verboten sind landwirtschaftliche Fahrten, wenn sie im Auftrag von Lieferanten oder Abnehmern erfolgen, die mit dem Transportgut gewerbsmässig Handel treiben, es gewerbsmässig herstellen oder verarbeiten.

3. Bewilligungspflichtige Fahrten (Art. 90 VRV)

Die Strassenverkehrsämter können die gewerbliche Verwendung landwirtschaftlicher Fahrzeuge bewilligen:

- a) zu Fahrten für Staat und Gemeinde, namentlich für Bau und Unterhalt von Strassen und Wegen, für die Kehrlichtabfuhr und die Schneeräumung;
- b) zu anderen einem allgemeinen Bedürfnis entsprechenden Fahrten, wie Einsammeln der Milch und Transport von der Sammelstelle zur Bahn, Bahncamionnage für abgelegene Gemeinden;
- c) zur Teilnahme an volkstümlichen Umzügen.

Bewilligungen gemäss Buchstaben a) und b) dürfen wir nur für Orte erteilen, wo gewerbliche Fahrzeuge für eine zweckmässige Ausführung der Fahrten nicht zur Verfügung stehen. Die landwirtschaftliche Verwendung des Fahrzeuges muss zudem überwiegen.

III. Vergleiche

Die Vorgaben, Bestimmungen, Abgaben usw. für den gewerblichen Transport mit Lastwagen einerseits und für den (grundsätzlich nicht erlaubten) gewerblichen Transport mit landwirtschaftlich immatrikulierten Traktoren unterscheiden sich erheblich.

1. Verkehrs- und Arbeitssicherheit

Lastwagen	Traktoren	Bemerkungen
Führerausweis Kat. C/E	Führerausweis Kat. B oder sogar nur G (Mindestalter 14 Jahre).	massiv geringere Anforderungen bezüglich Fahrberechtigung, obwohl ein Traktorengespann auch mit 40 Tonnen verkehren darf (Verkehrssicherheit)
35 Std. obligatorische Weiterbildung innerhalb fünf Jahren gemäss CZV	keine Weiterbildungspflicht	massiv geringere Anforderungen bezüglich Fahrberechtigung, obwohl ein Traktorengespann auch mit 40 Tonnen verkehren darf (Verkehrssicherheit)
Das Unternehmen benötigt eine Transportlizenz des Bundes, die an persönliche und sachliche Auflagen und Kriterien gebunden ist.	keine Lizenzpflicht, auch dann nicht wenn für die öffentliche Hand Transporte durchgeführt werden dürfen (Sonderbewilligung gemäss Art. 90 Verkehrszulassungsverordnung).	massiv geringere Anforderungen und Auflagen beim Landwirtschaftsbetrieb (auch wenn bewilligte gewerbliche Fahrten durchgeführt werden).

Ein Transportbetrieb ist gemäss Unfallversicherungsgesetz zwingend der SUVA unterstellt, somit hohe Anforderungen an Unternehmen und Mitarbeiter in Sachen Arbeitssicherheit	Keine gesetzliche Unterstellungspflicht für Landwirte, ihre im Betrieb arbeitenden Familienangehörigen und Verwandte.	massiv geringere Anforderungen in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Ein Lastwagen muss in den ersten vier Jahren nach erfolgter Erstinverkehrsetzung alle zwei Jahre, danach alle Jahre zur obligatorischen Motorfahrzeugkontrolle	Ein landw. Traktor muss nach erfolgter Erstinverkehrsetzung nach fünf Jahren zur ersten obligatorischen Motorfahrzeugkontrolle, anschliessend alle fünf Jahre	massiv geringere Anforderungen an die technische Verkehrssicherheit , obwohl ein landw. Traktor nicht nur in Feld und Wald, sondern immer öfter auf öffentlichen Strassen verkehrt.
Lastwagen und ihre Anhänger benötigen in jedem Fall ein Kontrollschild	Hat der Traktor ein grünes Kontrollschild, so braucht er für einen gezogenen Anhänger kein Kontrollschild (und somit nicht MfK-pflichtig), wenn die Höchstgeschwindigkeit des Traktors auf 30 km/h beschränkt ist.	massiv geringere Anforderungen an die technische Verkehrssicherheit , obwohl ein landw. Traktor nicht nur in Feld und Wald, sondern immer öfter auf öffentlichen Strassen verkehrt.
Ein Lastwagen benötigt einen Fahrtschreiber, der minutengenau die Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten des Fahrers aufzeichnet.	Ein landw. Traktor benötigt keinen Fahrtschreiber, auch dann nicht wenn für die öffentliche Hand Transporte durchgeführt werden dürfen (Sonderbewilligung gemäss Art. 90 Verkehrszulassungsverordnung).	Verkehrssicherheitsrisiko , aufgrund der fehlenden Kontrolle in Bezug auf Übermüdung des Fahrers

2. Wirtschaftliche Aspekte

Lastwagen	Traktoren	Bemerkungen
Schwerverkehrsabgabe (LSVA / 91,2 Rp. pro km) für jeden gefahrenen Meter Weg und Strasse (egal ob beladen oder leer). Im Jahr somit mehrere zehntausend Franken an LSVA-Abgaben.	Keine Schwerverkehrs- oder sonstige Abgabe	Massiv geringere Steuerlast für den Betrieb eines landw. Traktor.
Zwischen CHF 1'600 – 5'000 Motorfahrzeugsteuer pro Jahr (je nach Kanton sehr unterschiedlich)	Im Vergleich zum Lkw rund 50 – 80% geringere Motorfahrzeugsteuer (je nach Kanton sehr unterschiedlich)	Massig geringere Steuerlast für den Betrieb eines landw. Traktor.

Mehrere tausend Franken Versicherungsprämie pro Jahr	Im Vergleich zum Lkw erheblich weniger Versicherungsprämie	Massiv geringere Prämienlast für den Betrieb eines landw. Traktor.
Lastwagen unterstehen im Grundsatz dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot	Traktoren unterstehen nicht dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot, auch dann nicht wenn für die öffentliche Hand Transporte durchgeführt werden dürfen (Sonderbewilligung gemäss Art. 90 Verkehrsverordnungsverordnung).	Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Lastwagenhalter, wenn widerrechtliche gewerbliche Transporte mit landw. Traktoren durchgeführt werden.

15.12.17/ASTAG GR