



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK**

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Änderung der Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV)

Erläuternder Bericht



Übersicht

Aufgrund des revidierten Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die Strassen-transportunternehmen (STUG, SR 744.10) werden mit dieser Vorlage die notwendigen Änderungen an der Verordnung vom 2. September 2015 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV, SR 744.103) vorgenommen.

Ausgangslage

Mit der Verabschiedung des «Mobilitätspakets I» am 8. Juni 2020 durch die Europäische Union (EU) gelten im Strassenverkehrssektor neue Rechtsvorschriften, die unter anderem den Markt- und Berufszugang sowie die Vorgaben zum Informationsaustausch und zur Amtshilfe zwischen EU-Mitgliedstaaten im Bereich Strassenverkehr zum Gegenstand haben. Ziel ist, einen fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten. Die weitestgehende Angleichung der Schweiz an die EU-Rechtsvorschriften erfolgte mit der Revision STUG. Nebst den Änderungen des STUG sind auch Änderungen der STUV erforderlich.

Inhalt der Vorlage

Mit dieser Vorlage sollen insbesondere die Voraussetzungen und Anforderungen für die Erteilung einer Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen auf Verordnungsstufe detailliert geregelt werden. Die Anpassungen der STUV konkretisieren dabei die revidierten und neu eingeführten Bestimmungen des STUG.

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Im Juni 2020 verabschiedete die EU eine zentrale Reform im Bereich des Strassenverkehrs, den ersten Teil des «Mobilitätspakets» (nachfolgend «Mobilitätspaket I»). Dieses Teilstück umfasst die folgenden Rechtsakte:

- Verordnung (EU) 2020/1054¹
- Verordnung (EU) 2020/1055²
- Richtlinie (EU) 2020/1057³

Bei den neuen Bestimmungen handelt es sich um Massnahmen zur Förderung eines fairen Wettbewerbs in der Branche. Die Schweiz hat durch die Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 2009⁴ über die Strassentransportunternehmen (STUG) den Teil des Mobilitätspakets I, der in der Verordnung (EU) 2020/1055 enthalten ist, grösstenteils umgesetzt. Zudem wurden durch die Anpassung des STUG die Voraussetzungen geschaffen, um die Durchführungsverordnung (EU) 2016/480⁵ sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1440⁶ in der Schweiz umsetzen zu können.

Die parlamentarischen Beratungen zum STUG sind abgeschlossen und das revidierte STUG wurde vom Parlament in der Sommersession 2024 verabschiedet. Die Referendumsfrist läuft am 3. Oktober 2024 ab. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung des STUG ist nicht mit einem Referendum zu rechnen.

Der Bundesrat sorgt für den Vollzug des STUG und erhält aufgrund dessen Bestimmungen die eigenständige Kompetenz, Einzelheiten zur Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr festzulegen. Für eine Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1055 sind, nebst den bereits aufgeführten Änderungen des STUG, auch Änderungen der Verordnung vom 2. September 2015⁷ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV) erforderlich. Diese Anpassungen zielen darauf ab, die Anforderungen des STUG in einzelnen Bereichen zu konkretisieren.

1.2 Vorgehen

Im Rahmen der Revision STUG wurde vom 23. Februar 2022 bis zum 31. Mai 2022 ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, das eine begrenzte Anzahl von Rückmeldungen zur Folge hatte. Im Rahmen der Vernehmlassung wurden für die Ausarbeitung der vorliegenden

¹ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern, ABI. L 249 vom 31.7.2020, S. 1.

² Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, ABI. L 249 vom 31.7.2020, S. 17.

³ Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012, ABI. L 249 vom 31.7.2020, S. 49.

⁴ SR 744.10

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010, ABI. L 87 vom 2.4.2016, S. 4.

⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1440 der Kommission vom 8. August 2017 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen, ABI. L 206 vom 9.8.2017, S. 3.

⁷ SR 744.103

Vorlage keine besonders kritischen Aspekte hervorgehoben. Die vorliegenden Anpassungen der STUV stellen zwar grundsätzlich einen Gegenstand des Vernehmlassungsverfahrens gemäss Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d des Vernehmlassungsgesetzes vom 18. März 2005⁸ (VIG) dar. Vorliegend konkretisieren die Anpassungen der STUV jedoch lediglich einige revisierte und neu eingeführte Bestimmungen des STUG. Es werden keine neuen Aspekte geregelt, die über diejenigen hinausgehen, die bereits mit der Revision des STUG eingeführt wurden. Daher sind durch eine erneute Vernehmlassung keine neuen Erkenntnisse zu erwarten, weil die Positionen der interessierten Kreise aus der zum STUG durchgeführten Vernehmlassung bekannt sind. Daher soll nach Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe b VIG auf ein Vernehmlassungsverfahren verzichtet werden.

Mit dem Inkrafttreten der STUV wird der Bundesrat auch das Inkrafttreten des bereits vom Parlament verabschiedeten STUG bestimmen.

Um die Gleichwertigkeit der übernommenen Bestimmungen mit dem EU-Recht formell zu bestätigen, wird die EU-Kommission eingeladen, nach der Verabschiedung des STUG und der STUV eine entsprechende Prüfung der schweizerischen Rechtsakte vorzunehmen.

2 Grundzüge der Vorlage

Neben der Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1055 enthält diese Vorlage einige wenige Anpassungen, die nicht unmittelbar der Umsetzung des EU-Rechts dienen. Dies betrifft einerseits den gesetzlichen Auftrag an den Bundesrat, die Einzelheiten zur Löschung und Vernichtung von Daten im Bereich des Registers der Strassentransportunternehmen zu regeln. Andererseits betrifft dies die Aufzählung der für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit erforderlichen Unterlagen. Hier bildet der Verordnungstext die heute geltende Praxis ab.

2.1 Die beantragte Neuregelung

Die Anpassungen der STUV zielen hauptsächlich darauf ab, die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sowie den Nachweis des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes in der Schweiz zu konkretisieren und punktuell zu verschärfen. Die wesentlichen Änderungen werden im Folgenden kurz dargestellt; die ausführlichen Erläuterungen finden sich in Kapitel 3.

2.1.1 Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit

Mit der Anpassung des STUG wurde die Zulassungspflicht auf Unternehmen ausgeweitet, welche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen, jedoch höchstens 3,5 Tonnen für die gewerbsmässige Güterbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr verwenden. Das STUG regelt die Grundsätze des Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit (Art. 6). Der Bundesrat hat die Kompetenz, die für den Nachweis massgebenden Grundbeträge festzulegen, die ein Unternehmen für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit benötigt. Mit dieser Vorlage werden neu auch die Beträge für Fahrzeuge von mehr als 2,5 Tonnen, jedoch höchstens 3,5 Tonnen Gesamtgewicht festgelegt. Gleichzeitig werden die bestehenden Beträge angepasst (Näheres dazu in Kapitel 3).

Mit dieser Vorlage wurde überdies die Gelegenheit genutzt, die Vorgaben für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit zu überarbeiten.

2.1.2 Nachweis des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes in der Schweiz

Bereits heute ist ein tatsächlicher und dauerhafter Sitz Voraussetzung für die Bewilligung zur Zulassung als Strassentransportunternehmen. Mit dem revidierten EU-Recht werden die Voraussetzungen an den Nachweis dieser Voraussetzung präzisiert und damit verschärft. Die neuen Anforderungen an den tatsächlichen und dauerhaften Sitz werden mit dieser Vorlage in die STUV übernommen.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

Titel des Erlasses und Ingress

Das revidierte STUG hat einen neuen Titel bekommen. Im Sinne der Einheitlichkeit sollen der Titel dieser Verordnung sowie auch ihr Ingress an denjenigen des STUG und seine geänderten Artikel angepasst werden.

Art. 3 Finanzielle Leistungsfähigkeit

Der Regelungsinhalt des bisherigen Artikels 3 wird aufgrund seines Umfanges neu auf zwei Bestimmungen (Art. 3 und 3a) aufgeteilt.

Die Ausdehnung des Zulassungserfordernisses auf Unternehmen, welche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen von mehr als 2,5 Tonnen Gesamtgewicht für die gewerbsmässige Güterbeförderung verwenden, erfordert auch Anpassungen beim Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit. Ein Unternehmen muss bereits heute Eigenkapital und Reserven entsprechend der Anzahl eingesetzter Fahrzeuge über 3,5 Tonnen vorweisen können. Neu müssen zusätzlich die Beträge für Fahrzeuge von mehr als 2,5 Tonnen, jedoch höchstens 3,5 Tonnen Gesamtgewicht festgelegt werden. Der Bundesrat hat die Kompetenz, die für den Nachweis massgebenden Grundbeträge festzusetzen, orientiert sich dabei jedoch an den in der EU geltenden Grundbeträgen gemäss Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009⁹. Die massgebenden Beträge sind zurzeit auf 11 000 Franken für das erste und je 6000 Franken für jedes weitere Fahrzeug über 3,5 Tonnen festgelegt. Artikel 3 verankert weiterhin diese Grundregel. Die heute geltenden Beträge basieren jedoch auf einem Wechselkurs bei Inkrafttreten der STUV per 1. Januar 2016. Beim heutigen (und nunmehr seit Jahren stabilen) Wechselkurs sind sie zu hoch, weshalb sie mit dieser Vorlage angepasst und heruntergesetzt werden. Für Fahrzeuge von mehr als 2,5 Tonnen, aber höchstens 3,5 Tonnen Gesamtgewicht wird ein weniger hoher Betrag zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit benötigt, weshalb konsequenterweise auch die massgebenden Beträge an Eigenkapital und Reserven entsprechend geringer ausfallen. Während *Absatz 1* diejenigen Fälle regelt, in welchen ein Unternehmen mindestens ein Fahrzeug von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht verwendet, regelt *Absatz 2* diejenigen Fälle, in welchen ausschliesslich Fahrzeuge von mehr als 2,5 Tonnen, jedoch höchstens 3,5 Tonnen Gesamtgewicht eingesetzt werden.

⁹ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

Mit Absatz 3 besteht weiterhin die Möglichkeit, den finanziellen Nachweis mittels einer Bankgarantie zu erbringen, wenn Eigenkapital und Reserven die erforderlichen Beträge nicht decken. Diese Möglichkeit besteht bereits unter geltendem Recht (Art. 3 Abs. 1 und Abs. 5 STUV), weshalb diese beiden Bestimmungen neu zusammengefasst übernommen werden können. Die Möglichkeit des Nachweises mittels einer Bankgarantie besteht unabhängig davon, ob Fahrzeuge im Sinne von Abs. 1 oder 2 verwendet werden.

Art. 3a *Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit*

In Absatz 1 wird die bisherige Regelung von Artikel 3 Absatz 2 unverändert aus dem geltenden Recht übernommen. In Absatz 2 wird neu zusätzlich der Fall geregelt, wenn Einzelunternehmen über keine Jahresrechnung verfügen. Dies entspricht der geltenden Praxis.

Absatz 3 entspricht grundsätzlich dem bestehenden Artikel 3 Absatz 3. Er wird jedoch ebenfalls an die bestehende Praxis angepasst. Unternehmen, die weniger als 15 Monate bestehen, müssen zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit bereits heute keinen Geschäftsplan (Bst. b), keine Bestätigung betreffend die dem Unternehmen gewährten Betriebskredite (Bst. c) und auch kein Verzeichnis der Belastungen des Betriebsvermögens (Bst. d) einreichen. Diese Erfordernisse werden daher gestrichen. Stattdessen genügen andere bislang nicht genannte Unterlagen (aktuelle Jahresrechnung) als Nachweis. Dies wird nun in der STUV angepasst. Neu wird in Bst. b die aktuelle Jahresrechnung bestehend aus Bilanz und Erfolgsrechnung als möglicher Nachweis für die finanzielle Zuverlässigkeit für Unternehmen, die weniger als 15 Monate bestehen genannt.

Absatz 4 wird unverändert vom bestehenden Artikel 3 übernommen.

Art. 4 Abs. 1 Bst. c

Diese Anpassung betrifft nur den italienischen Text. Ab 2016 wurde der Titel für «*Disponente di trasporti e logistica con attestato professionale federale*» in Absprache mit dem Tessiner Amt für Berufsbildung, auf «*Specialista dei trasporti e della logistica con attestato professionale federale*» geändert. Daher ist im italienischen Text zusätzlich auch dieser Titel aufzunehmen.

Art. 5a *Nachweis des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes in der Schweiz*

Mit der Verordnung (EU) 2020/1055 werden die Anforderungen an den Nachweis der Niederlassung der Strassentransportunternehmen konkretisiert und stellenweise verschärft (Anpassung von Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009). Die Buchstaben a–e sollen den Nachweis des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes in der Schweiz (Art. 4 Abs. 1 Bst. d STUG) im Sinne der Anforderungen des EU-Rechts konkretisieren. Anhand dieser Kriterien sollten die zuständigen Behörden einfacher feststellen können, ob es sich bei einem Unternehmen tatsächlich um ein in der Schweiz niedergelassenes Unternehmen handelt oder um eine Briefkastenfirma. Betreffend Buchstabe a gilt es insbesondere darauf hinzuweisen, dass das Original der Zulassungsbewilligung weiterhin in Papierform ausgestellt wird (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 11 Abs. 1).

Gliederungstitel vor Art. 11 sowie Art. 11

Bereits heute gilt, dass das Original der Zulassungsbewilligung am Sitz des Unternehmens aufzubewahren ist. Dies wird entsprechend auf den vom BAV ausgestellten Zulassungsbewilligungen vermerkt und ist damit bereits gängige Praxis. Die Gelegenheit der Verordnungsanpassung wird deshalb genutzt, um dies bereits auf Stufe Verordnung zu verankern (Art. 11 Abs. 1). Die neu verankerte Aufbewahrungspflicht hat zur Folge, dass der *Gliederungstitel des 5. Abschnittes* entsprechend neu formuliert wird. *Absätze 2 und 3* entsprechen bis auf wenige sprachliche Anpassungen, die durch den neuen Absatz 1 verursacht werden, dem bestehenden Artikel 11.

6. Abschnitt Register der Strassentransportunternehmen

In diesem Teil der Verordnung kommt es zu zahlreichen kleineren Anpassungen, die hier zusammengeführt kurz erläutert werden.

Bereits auf Gesetzesstufe (Art. 9 STUG) erhält das vom BAV geführte Register neu eine offenere Bezeichnung, da dieses mittlerweile nicht mehr einzig der Beurteilung der Zuverlässigkeit der Verkehrsleiter dient, sondern generell Informationen über die zugelassenen Strassen-transportunternehmen enthält. Dies führt auf Stufe der Verordnung insbesondere zu einer neuen Überschrift des 6. Abschnittes sowie zu einer formalen Anpassung von *Artikel 12*. Auch *Artikel 13 Absatz 1* verweist auf die revidierten Bestimmungen des STUG (Art. 9). Zudem beschränkt sich der Verweis auf Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 lediglich neu nur noch auf Absatz 1, welcher sich auf die Kontaktstellen bezieht. Artikel 18 wurde umfassend revidiert und erhält zusätzliche Regelungsinhalte, weshalb ein genereller Verweis zu weit führt.

Art. 13a

Gemäss Verordnung (EU) 2020/1055 übermitteln die zuständigen Behörden innert 30 Arbeitstagen die angeforderten Informationen (Anpassung von Art. 18 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009). Inhalt solcher Auskunftsersuchen sind Anfragen im Zusammenhang mit der Zulassungsvoraussetzung des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes. Unabhängig davon, ob sich die Schweiz künftig am durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012¹⁰ eingerichteten Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) anschliessen wird oder die gegenseitige Amtshilfe wie bis anhin über direkte Anfragen an die zuständige Behörde erfolgt, soll diese Frist zur Bearbeitung von Auskunftsersuchen ins Schweizer Recht übernommen werden.

Art. 14a

Gemäss Artikel 9 Absatz 5 Buchstabe c STUG regelt der Bundesrat die Einzelheiten der Löschung und der Vernichtung der Daten des Registers über die Strassen-transportunternehmen. Dies erfolgt nun mit der Schaffung dieses neuen Artikels 14a. Bis vor wenigen Jahren haben die Transportunternehmen ihre Gesuche in Papierform eingereicht. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lizenz oder nach Widerruf der Lizenz wurden die Gesuchsunterlagen dem betroffenen Transportunternehmen per Post zurückgeschickt. Mit fortschreitender Digitalisierung werden nun immer mehr Gesuche elektronisch eingereicht. Dies hat zur Folge, dass die Löschung und Vernichtung dieser elektronischen Daten im Detail geregelt werden müssen. Buchstabe a ist selbsterklärend. Buchstabe b kommt beispielsweise dann zur Anwen-

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission (IMI-Verordnung), Abl. L 316 vom 14.11.2012, S.1.

dung, wenn ein Transportunternehmen während der Gültigkeitsdauer einer Lizenz den Verkehrsleiter wechselt und dieser Verkehrsleiter auch anderweitig in keinem anderen Unternehmen als Verkehrsleiter im Auftragsverhältnis tätig ist. In diesem Fall besteht kein Grund mehr, die Daten zu dieser Person, insbesondere Angaben aus dem Strafregister-Informationssystem zur Beurteilung der Zuverlässigkeit elektronisch aufzubewahren.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund, Kantone und Gemeinden sowie Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Bei der vorliegenden Vorlage handelt es sich um den Vollzug des bereits verabschiedeten STUG. Es sind daher keine Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden sowie auf Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt zu erwarten, die über die zu erwartenden und bereits erläuterten Auswirkungen der Änderung des STUG hinausgehen.