



CH-3003 Bern, BAV

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
z.H. Herrn Dr. A. Kirchhofer
Wölflistrasse 5
3006 Bern

Aktenzeichen: BAV-350.0-00001/00001/00001/00008/00005

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: trj

Sachbearbeiter/in: Jasmina Trlajic

Bern, 25. September 2015

Ihr Schreiben vom 10. September 2015 betr. die neuen Lizenzbestimmungen per 1. Januar 2016

Sehr geehrter Herr Dr. Kirchhofer

Wir beziehen uns auf Ihr oben genanntes Schreiben und können Ihre Fragen wie folgt beantworten.

Ad Art. 2 Bst. b STUG

Frage: Was genau ist unter «Fahrzeugkombinationen» zu verstehen? Ist es tatsächlich so, dass hier auch ein leichter Personenwagen mit Anhänger oder ein Traktor mit Anhänger mitgemeint ist?

Antwort: Jedes Unternehmen, das gewerbsmässig die Güterbeförderung mit Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchführt, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3.5 Tonnen übersteigt, benötigt eine Zulassungsbewilligung nach Art. 3 nSTUG.

Es geht somit um Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die 3.5 Tonnen Gesamtgewicht übersteigen, d.h. die 3'501 kg oder schwerer sind. Wenn Fahrzeuge mit 3.5 Tonnen Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis einen Anhänger ziehen, dann liegt das Gesamtgewicht über 3'501 kg und folglich besteht die Lizenzpflicht. Eine Fahrzeugkombination kann somit beispielsweise aus einem Lieferwagen mit Anhänger oder einem Jeep mit einem Anhänger bestehen, wenn zusammen über 3'501 kg erreicht werden.

Wenn die Fahrzeuge jedoch mit höchstens 3.5 Tonnen Gesamtgewicht eingesetzt werden, besteht keine Lizenzpflicht.



Traktoren:

Hinsichtlich einer Unterstellung von gewerblichen Traktoren unter die Lizenzpflicht ist anzumerken, dass Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschliesslich mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ausüben, nicht dem Geltungsbereich der Verordnung unterstellt. Die in der Schweiz verkehrenden gewerblichen Traktoren weisen mehrheitlich eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h oder weniger auf.

Da es bei der Umsetzung der neuen Bestimmungen insbesondere darum ging, die Wettbewerbsvoraussetzungen mit der EU zu harmonisieren, sind auch für die Binnenverkehre keine strengeren Massstäbe vorgesehen.

Ad Art. 4 Abs. 5 STUG

Frage: Ist es tatsächlich so, dass die «Gruppenbeurteilung» künftig nicht mehr zulässig sein soll, und wenn ja, auf welche Rechtsgrundlage stützt sich die neue Anforderung?

Antwort: Grundsätzlich gilt: Der Verkehrsleiter oder die Verkehrsleiterin nach Art. 2 Bst. d nSTUG ist die natürliche Person, welche die Verkehrstätigkeiten eines Strassentransportunternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet. Um diese Verantwortung tatsächlich wahrnehmen zu können, muss der Verkehrsleiter/die Verkehrsleiterin Einfluss auf das Transportgeschehen haben. Dazu gehört beispielsweise das Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und der Dokumente, die Zuweisung der Ladung oder der Fahrdienste sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren.

Insofern ein Strassentransportunternehmen eine eigene selbständige juristische Person darstellt (z.B. AG oder GmbH), kann die Verantwortung des Verkehrsleiters grundsätzlich nicht von einer Holding"-Zentrale" aus für die verbundenen Unternehmen wahrgenommen werden, insofern dieser das Transportgeschehen in den oben erwähnten Formen nicht tatsächlich beeinflussen kann. Vielmehr benötigt ein solches Unternehmen für seine gewerbmässigen Transporttätigkeiten einen Verkehrsleiter, der die Voraussetzungen erfüllt und die tatsächliche Verantwortung für die Transporttätigkeiten wahrnehmen kann.

Grundsätzlich ist jeweils eine Einzelfallbeurteilung vorzunehmen. Wie bereits anlässlich unserer gemeinsamen Sitzung vom 29. Juni 2015 angesprochen, benötigen wir hierfür konkrete Beispiele hinsichtlich der Holding- oder Gruppenstrukturen.

Ad Art. 12 Abs. 1

Frage 1: Ist es richtig, dass Unternehmen mit bestehenden Zulassungsbewilligungen die bei ihnen tätigen Verkehrsleiter beim BAV nicht melden und die erwähnten Unterlagen nicht bzw. erst bei der Lizenzerneuerung beibringen müssen? Bleibt somit das Register mit den Angaben zu den Verkehrsleitern während längerer Zeit unvollständig?

Antwort: Nach Art. 12a Abs. 2 nSTUG gelten diejenigen Personen, die bisher als verantwortliche Person in einem Strassentransportunternehmen tätig waren, automatisch als Verkehrsleiter/Verkehrsleiterin und werden als solche von Anfang an im Register eingetragen. Sofern die Voraussetzungen auch nach neuem Recht erfüllt sind, besteht kein Handlungsbedarf.

Hingegen gilt für jene Strassentransportunternehmen, deren Verkehrsleiter die Anforderungen des neuen Rechts (Art. 4 nSTUG) nicht erfüllt (d.h. beispielsweise weder Wohnsitz noch Arbeitsort in der Schweiz hat oder nicht in einem Anstellungs- oder Auftragsverhältnis zum Unternehmen steht) eine Übergangsfrist von einem Jahr, dem BAV einen Verkehrsleiter zu melden, der die Voraussetzungen erfüllt (Art. 12a Abs. 3 nSTUG).

Bitte beachten Sie, dass die Erstellung des Registers, das öffentlich zugänglich ist, eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Daher kann nicht gewährleistet werden, dass sämtliche Angaben per 1. Januar 2016 online abrufbar sind. Jedoch werden wir die entsprechenden Auskünfte auf Anfrage hin erteilen.

Frage 2: Ist seitens BAV vorgesehen, Mustervorlagen für die erwähnten Unterlagen zu erstellen? Falls ja, ab wann sind diese wo verfügbar?

Antwort: Ja, das BAV wird eine Mustervorlage für eine Vereinbarung über die Aufgaben und Verantwortlichkeiten eines Verkehrsleiters/einer Verkehrsleiterin erstellen. In dieser Vereinbarung geht es insbesondere um die schriftliche Bestätigung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen dem Strassentransportunternehmen und dem Verkehrsleiter/der Verkehrsleiterin.

Die Vereinbarung könnte jedoch auch eine Kopie oder ein Auszug eines Arbeitsvertrages sein, wenn dies für das Unternehmen einfacher ist - das können die Unternehmen frei entscheiden.

Die Vorlage wird rechtzeitig vor Inkrafttreten der Bestimmungen vorliegen und Ihnen zugestellt.

Ad Art. 4 Abs. 5 STUG in Verbindung mit Art. 9a Abs. 2 Bst. e STUG

Frage 1: Welche Folgen hat die Aberkennung der Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters oder einer Verkehrsleiterin im Falle einer Mehrfachtigkeit? Sind davon alle Unternehmen, für die der Verkehrsleiter oder die Verkehrsleiterin tätig ist, betroffen oder nur das Unternehmen, auf das sich die Aberkennung der Zuverlässigkeit bezieht?

Antwort: Die Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters wird gestützt auf die Voraussetzungen nach Art. 5 STUG geprüft. Wenn eine Person diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, kann sie **generell** nicht mehr als Verkehrsleiter tätig sein. Die Aberkennung der Zuverlässigkeit ist an den Verkehrsleiter geknüpft und hat damit Auswirkungen auf alle Strassentransportunternehmen, für die er tätig war. Fazit: Er kann überhaupt nicht mehr als Verkehrsleiter tätig sein.

Frage 2: Dürfen die betroffenen Unternehmen - analog zu den Fällen in Art. 8 Abs. 1^{bis} 1 STUG - für die Dauer eines Jahres weitergeführt werden, wenn dem Verkehrsleiter oder der Verkehrsleiterin die Zuverlässigkeit aberkannt wird, oder gelten andere Fristen?

Antwort: Nach Art. 8 Abs. 1^{bis} nSTUG gilt ab Januar 2016, dass ein Unternehmen den vorschriftsmässigen Zustand **innert sechs Monaten** wiederherstellen muss, wenn die Zulassungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Diese Frist gilt auch, wenn ein Verkehrsleiter nicht mehr zuverlässig ist und somit ein neuer Verkehrsleiter eingesetzt werden muss.

Ad Art. 9 Abs. 2 Bst. d STUG

Frage 1: Auf welche Grösse bezieht sich die «Zahl der Fahrzeuge»? Ist damit wirklich die Zahl der Fahrzeuge beim betreffenden Strassentransportunternehmen gemeint, und falls ja, welche Fahrzeuge fallen in Betracht (Eigentum, Miete, Leasing, vorübergehende Stilllegung)? Wie kann dann die Korrektheit der Fahrzeugmeldungen überprüft werden? Oder wird stattdessen die Zahl der ausgegebenen Lizenzkopien registriert und daraus auf die aktuelle Fahrzeugzahl geschlossen? Sind deshalb Änderungen im Fahrzeugpark nicht fortlaufend, sondern erst bei der Lizenzerneuerung zu melden?

Antwort: Mit der Grösse ist die Zahl der Fahrzeuge gemeint, für die ein Strassentransportunternehmen im Rahmen der Zulassungsbewilligung einen Antrag einreicht - d.h. sie entspricht der Anzahl der Lizenzkopien. Die Anzahl der Fahrzeuge wird laufend aufgrund der Meldungen durch die Strassentransportunternehmen angepasst.

Frage 2: Werden auch Fahrzeuge erfasst, die für sich allein der Lizenzpflicht nicht unterstehen, sondern nur in Kombination mit einem anderen Fahrzeug (z. B. Personenwagen/Lieferwagen plus Sachtransportanhänger)?

Antwort: In diesem Fall wäre es eine Fahrzeugkombination - also beispielsweise ein Lieferwagen mit einem Anhänger -, welche lizenzpflichtig wäre. Eine Lizenzkopie muss mitgeführt werden.

Ad Art. 3 Abs. 1 STUV

Die Beträge zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit werden von CHF 14'400 auf 11'000 (erstes Fahrzeug) bzw. von CHF 8'000 auf 6'000 (jedes weitere Fahrzeug) reduziert.

Frage 1: Ab welchem Zeitpunkt wird die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäss den neuen Beträgen bemessen? Ist die neue Quote ab 1. Januar 2016 für alle Unternehmen gültig oder nur für Unternehmen, die eine neue Zulassungsbewilligung beantragen?

Antwort: Die neuen Beträge sind ab 1. Januar 2016 anwendbar auf alle Anträge, die geprüft werden, d.h. die neu mit Gültigkeit ab 1. Januar 2016 eine Zulassungsbewilligung beantragen oder eine bestehende erneuern. Sollte sich bei einer bestehenden Zulassungsbewilligung ein Problem hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit ergeben, wäre ab Januar 2016 auch hier der neue, tiefere Ansatz anwendbar.

Frage 2: Werden Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 bis 6 Tonnen, die künftig unter die Lizenzpflicht fallen, erst nach Ablauf der zweijährigen Übergangsfrist, d.h. ab dem 1. Januar 2018, in die Berechnung miteinbezogen?

Antwort: Sie werden ab dem Zeitpunkt einbezogen, für den eine Lizenz beantragt wird.

Ad Art. 6 Abs. 3 STUV

Frage: Ab welchem Zeitpunkt stellt das BAV keine Fachausweise mehr an Personen aus, die weder Wohnsitz noch Arbeitsort in der Schweiz haben?

Antwort: Diese Bestimmung gilt grundsätzlich ab 1.1.2016.

Wenn sich jedoch eine Person bereits für die Prüfung angemeldet hat, sollte es eigentlich noch möglich sein, dass sie die Prüfungsbestätigung erhält. Die Prüfungskommission müsste diesbezüglich klären, ob allenfalls ein Konflikt mit dem Prüfungsreglement besteht.

Prüfungsreglement:

Diesbezüglich gibt es auf Verordnungsstufe keine Frist. Nach Art. 6 Abs. 2 nSTUV erlassen die Träger ein Prüfungsreglement, dessen Prüfungsstoff dem Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 entspricht.

Das Prüfungsreglement muss gemäss unserer Einschätzung angepasst werden - dort ist jedoch eine Übergangsfrist möglich und sicher auch notwendig, da die Vorbereitungsunterlagen zuerst aktualisiert werden müssen bzw. einige Kandidaten bereits daran sind, sich gestützt auf das bestehende Reglement vorzubereiten.

Bei der Überarbeitung des Prüfungsreglements müsste Art. 23 Abs. 1 (Titel und Veröffentlichung) dahingehend angepasst werden, dass der Fachausweis nur an Personen ausgestellt wird, die ihren Wohnsitz oder Arbeitsort in der Schweiz haben. Ansonsten wäre das Reglement in Widerspruch zu Art. 6 Abs. 3 nSTUV.

Ad Art. 3 Abs. 4 STUG in Verbindung mit Art. 2 Bst. b STUG

Frage: Gehen wir richtig in der Annahme, dass bei einer Unterwegskontrolle mit dem Vorweisen des kantonalen Viehhandelspatents der Beweis erbracht ist, dass es sich um einen nicht gewerbsmässigen Tiertransport aufgrund der Handelstätigkeit des Viehhändlers handelt? Wenn nein, welche Beweismittel muss der Viehhändler bei einer Unterwegskontrolle von Tieren vorweisen?

Antwort: Auch Viehtransporte unterstehen, sofern sie die Voraussetzungen erfüllen, grundsätzlich der Lizenzpflicht. Das Viehhandelspatent ist die Berechtigung, auf eigene Rechnung oder auf Rechnung eines anderen den Viehhandel zu betreiben (siehe beispielsweise für den Kanton Bern: Art. 2 Ziff. 2 des Beschlusses vom 8. November 1943 des Grossen Rates über die Neuordnung im Viehhandel, BSG 916.71). Insofern ist ein kantonales Viehhandelspatent kein Nachweis, dass es sich nicht um einen gewerbsmässigen Transport handelt. Es müssen somit auch bei nicht gewerbsmässigen Tiertransporten bei einer Unterwegskontrolle die üblichen Dokumente zum Nachweis eines Werkverkehrs vorgelegt werden

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr



Dr. Arnold Berndt, Sektionschef
Sektion Güterverkehr

Kopie z.K. an:

- wic/gv, trj/gv (aa)

Intern per Zeiger an:

- bea/gv