

05.3505

**Interpellation Recordon Luc.
Frachtermächtigung
für Waren Dritter.
Fragwürdige Einschränkung**

Eingereichter Text 27.09.05

Der Bundesrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Einschränkungen gibt es, wenn Unternehmer, die für ihren eigenen Gütertransport zugelassen sind, für Dritte per Lastwagen Güter transportieren wollen?
2. Wie werden diese Einschränkungen gerechtfertigt?
3. Zieht der Bundesrat in Erwägung, das System so zu ändern, dass eine vernünftiger, wirtschaftlichere und ökologischere Organisation dieser Transporte möglichst gefördert wird?

Mitunterzeichner

Fasel Hugo, Genner Ruth, Hollenstein Pia, John-Calame Francine, Leuenberger Ueli, Menétrey-Savary Anne-Catherine, Müller Geri, Vischer Daniel (8)

Begründung

Gewisse Unternehmen, die eigene Güter per Lastwagen transportieren, bedauern es, dass sie im Umfang ihrer freien Ladekapazitäten (einschliesslich bei leeren Rückfahrten) keine Waren Dritter transportieren können; andere Unternehmen, welche nicht über ein eigenes Strassentransportsystem verfügen, bedauern ihrerseits, dass ihnen die freien Kapazitäten Dritter nicht zur Verfügung stehen. Durch diese Einschränkung bei Frachtermächtigungen für Waren Dritter verdoppelt sich unvermeidlich die Anzahl Lastwagen, die nur zum Teil beladen sind oder die Rückfahrt komplett leer antreten. Dies widerspricht dem von der Schweizer Politik im Bereich Verkehr und Umwelt angestrebten Ziel, das vor allem durch die LSVA verfolgt wird. Diese Situation sei auf eine Auslegung der Verordnung über die Zulassung als Strassen-transportunternehmung im Personen- und Güterverkehr (STUV; SR 744.103) vom 1. November 2000 zurückzuführen, wie Betroffenen geantwortet wurde. So werden Transportmittel verschwendet statt «Mitfahrgelegenheiten» für Waren genutzt, was sicherlich eine viel wirtschaftlichere und ökologischere Lösung wäre.

Antwort des Bundesrates 02.12.05

Der gewerbsmässige Transport von Gütern und von Personen auf der Strasse untersteht grundsätzlich einer Zulassungspflicht. Die entsprechenden rechtlichen Grundlagen sind auf staatsvertraglicher Ebene im Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Strasse und Schiene enthalten (SR 0.742.72, nachfolgend als «Landverkehrsabkommen» bezeichnet). Im nationalen Recht sind die entsprechenden Regelungen in den Artikeln 7–15 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 744.10) verankert. Wer eine Zulassungsbewilligung erhalten will, muss:

- zuverlässig sein (Art. 10 PBG; insbesondere dürfen keine schweren und wiederholten Widerhandlungen, z. B. gegen Vorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr, begangen worden sein);
- finanziell leistungsfähig sein (Art. 11 PBG; im Sinne einer minimalen Eigenkapitalquote im Verhältnis zur Anzahl eingesetzter LKW); und
- fachlich geeignet sein (Art. 12 PBG; Nachweis einer fachlichen Prüfung über die zur Ausübung des Berufes erforderlichen Kenntnisse).

Durch die Zulassungspflicht wird gewährleistet, dass im gewerblichen Strassengüterverkehr minimale Standards einge-

05.3505

**Interpellation Recordon Luc.
Limitation discutabile du droit conféré
à une entreprise de transporter
les marchandises d'un tiers**

Texte déposé 27.09.05

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles entraves y a-t-il au transport de marchandises par camion pour des tiers qu'effectueraient des entreprises autorisées à transporter leurs propres marchandises?
2. Qu'elle en est la justification?
3. Le gouvernement entend-il modifier le système de façon à encourager dans toute la mesure du possible une organisation de tels transports plus rationnels, plus économiques et plus écologiques?

Cosignataires

Fasel Hugo, Genner Ruth, Hollenstein Pia, John-Calame Francine, Leuenberger Ueli, Menétrey-Savary Anne-Catherine, Müller Geri, Vischer Daniel (8)

Développement

Certaines entreprises qui effectuent des transports de marchandises par camion pour leur propre compte se plaignent de ne pouvoir transporter, dans la mesure des capacités libres de chargement (y compris lors des retours à vide), les marchandises de tiers; d'autres entreprises, ne disposant pas de leur propre système de transport par camion, regrettent également de ne pas pouvoir disposer des capacités libres tierces. Ce cloisonnement du droit de transporter des marchandises induit inévitablement un dédoublement de camions circulant partiellement chargés, voire effectuant des retours complètement à vide; la finalité poursuivie par la politique fédérale dans le domaine des transports et de l'environnement, notamment par la fiscalité découlant de la RPLP, s'en trouve aussi contredite. Cela semble résulter d'une interprétation de l'ordonnance du 1er novembre 2000 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OATVM; RS 744.103), selon ce qui a été répondu à des intéressés. Cette situation est constitutive d'un gaspillage de moyens de transport, au détriment de solutions de «covoiturage» des marchandises, qui seraient manifestement plus économiques et écologiques.

Réponse du Conseil fédéral 02.12.05

Le transport professionnel de marchandises et de voyageurs sur la route est soumis en principe à une autorisation. Les bases juridiques ad hoc figurent dans une convention internationale, l'accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (RS 0.742.72, ci-après «accord sur les transports terrestres»). Dans le droit national, les réglementations ad hoc sont inscrites dans les articles 7–15 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV; RS 744.10). Pour obtenir une autorisation d'admission (licence), il faut:

- être fiable (art. 10 LTV; il ne doit pas y avoir notamment d'infractions graves et réitérées – p. ex. contre des prescriptions sur la sécurité en trafic routier);
- être financièrement performant (art. 11 LTV; au sens d'un capital propre minimal en rapport avec le nombre de poids lourds en service); et
- être compétent (art. 12 LTV; certificat d'un examen spécialisé sur les connaissances nécessaires à l'exercice de la profession).

L'obligation d'obtenir une admission garantit que le transport professionnel de marchandises par la route respecte des normes minimales. Les associations d'intérêt professionnel-



halten werden können. Die beruflichen Interessenverbände (z. B. Astag, Routiers Suisses) begrüßten denn auch die Einführung dieser Zulassungspflicht, die im Binnenverkehr seit dem Jahre 2004 gilt. Dadurch soll einem Wildwuchs im Strassentransportgewerbe entgegengetreten werden. Die absolut überwiegende Anzahl seriöser Transportunternehmungen profitiert somit von dieser Zulassungspflicht.

Nun gibt es Ausnahmen von der Zulassungspflicht, insbesondere der Transport für eigene Bedürfnisse ist nicht zulassungspflichtig (vgl. hierzu Anhang 4 des Landverkehrsabkommens). Wenn also eine Unternehmung mit eigenen Fahrzeugen eigene Produkte transportiert, gilt sie nicht als Strassentransportunternehmung und darf dies – entgegen der Annahme in der Interpellation – ohne Zulassung als Strassentransportunternehmung tun.

Führt eine solche Unternehmung daneben noch Transporte für Dritte aus, gilt sie als Transportunternehmung und muss wie sämtliche übrigen Transportunternehmungen die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen, um eine Zulassung zu erhalten. Ausnahmen davon sind weder vorgesehen noch hält der Bundesrat solche für angezeigt, und zwar aus folgenden Gründen:

- Eine Ausnahme von der Zulassungspflicht einer Unternehmung, die neben zulassungspflichtigen gewerbsmässigen Gütertransporten auch Transporte für eigene Bedürfnisse ausführt, würde zu einer Diskriminierung sämtlicher «reinen» Strassentransportunternehmungen führen und dem eigentlichen Ziel dieser Regelung entgegenlaufen.
- Eine Zulassung als Strassentransportunternehmung ist einfach zu erhalten für jede Unternehmung, welche die minimalen Bedingungen erfüllt. Die Zulassungspflicht entspricht dem Prinzip der Verhältnismässigkeit.
- Eine Abgrenzung zwischen Transportunternehmungen, die nur Transporte für Dritte ausführen und solchen, die noch einen (beliebigen) Teil Transporte für eigene Bedürfnisse ausführen und sich damit der Zulassungspflicht entziehen könnten, liesse sich in der Praxis nicht durchführen.

les (p. ex. ASTAG, routiers suisses) ont également apprécié l'introduction de cette obligation, en vigueur dans le trafic intérieur depuis 2004. Elle permet de contrôler la croissance sauvage dans le domaine du transport par la route. Les entreprises de transport sérieuses, largement majoritaires, profitent donc de cette obligation.

Toujours est-il qu'elle comporte des exceptions, notamment en ce qui concerne le transport pour compte propre (cf. annexe 4 de l'accord sur les transports terrestres). Si une entreprise transporte ses propres produits avec ses propres véhicules, elle n'est pas considérée comme une entreprise de transport par route et peut le faire – au contraire de ce que suppose l'auteur de l'interpellation – sans disposer d'une licence d'entreprise de transport par route.

Si une telle entreprise effectue en outre des transports pour des tiers, elle est considérée comme une entreprise de transport et doit, comme toutes les autres entreprises de transport, remplir les conditions légales pour obtenir une admission. Aucune exception n'est prévue, et le Conseil fédéral ne considère pas qu'il convienne d'en faire, et ce pour les raisons suivantes:

- Une exception à l'obligation d'obtenir une admission pour une entreprise qui effectue non seulement des transports de marchandises professionnels soumis à obligation, mais aussi des transports pour compte propre entraînerait une discrimination de toutes les entreprises de transport routières «pures» et serait contraire au but proprement dit de cette réglementation.
- Une licence d'entreprise de transport par route est facile à obtenir pour toute entreprise qui remplit les conditions minimales. L'obligation d'obtenir une licence correspond au principe de proportionnalité.
- Dans la pratique, il ne serait pas possible d'effectuer une délimitation entre entreprises de transport qui n'effectuent que des transports pour des tiers et celles qui effectuent également une partie (quelconque) de leurs transports pour leurs propres besoins et pourraient donc se soustraire à l'obligation.