

13.072

**Botschaft  
zu einer Änderung des Strassentransportunternehmens-  
und des Verkehrsstrafrechts**

vom 4. September 2013

---

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit dem Antrag auf Zustimmung, die Entwürfe zur Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen, des Personenbeförderungsgesetzes, des Eisenbahngesetzes sowie des Seilbahngesetzes.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

4. September 2013

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ueli Maurer

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

## Übersicht

*Mit dieser Botschaft werden verschiedene kleinere Gesetzesänderungen in den Bereichen der Zulassung als Strassentransportunternehmen und des öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen.*

*Im Bereich der Strassentransportunternehmen sollen Anpassungen an neue Vorschriften der Europäischen Union vorgenommen und die Gleichwertigkeit des schweizerischen Rechts erhalten werden.*

*Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sollen der Strafraumen bei gewerbsmässig begangenen Konzessionsverstössen erhöht und die Strafbestimmungen im öffentlichen Verkehr harmonisiert werden.*

*Zudem werden eine Rechtsgrundlage für ein Informationssystem über Reisende ohne gültigen Fahrausweis geschaffen, Nebennutzungen der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge geregelt und diejenigen Verstösse benannt, die zukünftig strafbar sein sollen.*

# Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>7186</b>
<b>1 Grundzüge der Vorlage</b>	<b>7189</b>
1.1 Ausgangslage für Strassentransportunternehmen	7189
1.1.1 Neue Bestimmungen der EU	7189
1.1.2 Zugang zum Beruf	7190
1.1.3 Zugang zum Güterverkehrsmarkt	7191
1.1.4 Grenzüberschreitender Personenkraftverkehr	7191
1.1.5 Kabotageregelung	7191
1.1.6 Abkommen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr ausserhalb des Landverkehrsabkommens	7192
1.2 Die beantragte Neuregelung für Strassentransportunternehmen	7192
1.2.1 Ausdehnung der Zulassungsbewilligungspflicht	7192
1.2.2 Verankerung der Vertragsabschlusskompetenz	7193
1.2.3 Register	7193
1.2.4 Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin	7194
1.2.5 Sanktionen	7194
1.3 Ausgangslage im Verkehrsstrafrecht	7195
1.4 Die beantragte Neuregelung im Verkehrsstrafrecht	7195
1.5 Ausgangslage bezüglich der weiteren Anpassungen	7195
1.6 Die beantragte Neuregelung bezüglich der weiteren Anpassungen	7195
1.7 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung	7196
1.7.1 Zulassung als Strassentransportunternehmen	7196
1.7.2 Verkehrsstrafrecht	7196
1.7.3 Weitere Anpassungen	7197
1.8 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht	7197
1.9 Umsetzung	7198
1.9.1 Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen und Verordnung über die Personenbeförderung	7198
1.9.2 Verordnung zur Durchführung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen	7198
1.9.3 Verordnung über die Mitteilung kantonaler Strafentscheide	7199
<b>2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln</b>	<b>7199</b>
2.1 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)	7199
2.2 Bundesgesetz über die Personenbeförderung	7205
2.3 Bundesgerichtsgesetz	7210
2.4 Eisenbahngesetz	7211
2.5 Alpentransit-Gesetz	7214
2.6 Seilbahngesetz	7214
	7187

<b>3</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>7216</b>
3.1	Auswirkungen auf den Bund	7216
3.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	7216
3.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	7216
<b>4</b>	<b>Verhältnis zur Legislaturplanung und zu nationalen Strategien des Bundesrates</b>	<b>7217</b>
4.1	Verhältnis zur Legislaturplanung	7217
4.2	Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates	7217
<b>5</b>	<b>Rechtliche Aspekte</b>	<b>7217</b>
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	7217
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	7217
5.3	Datenschutz	7218
	<b>Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) (Entwurf)</b>	<b>7219</b>
	<b>Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) (Entwurf)</b>	<b>7223</b>

# Botschaft

## 1 Grundzüge der Vorlage

Die Vorlage enthält verschiedene kleinere Gesetzesänderungen betreffend Strassen-transportunternehmen (1.1–1.2), Verkehrsstrafrecht (1.3–1.4) und weitere Anliegen der Transportunternehmen (1.5–1.6).

### 1.1 Ausgangslage für Strassentransportunternehmen

Wer die Tätigkeit als Strassentransportunternehmen im Personen- oder im Güterverkehr ausüben will, benötigt eine Zulassungsbewilligung. Die entsprechenden Voraussetzungen (Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) werden nach dem Bundesgesetz vom 20. März 2009<sup>1</sup> über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) geprüft.

Die Schweiz wendet seit dem Inkrafttreten des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>2</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen; LVA) bei der Zulassung als Strassenverkehrsunternehmen und bei den Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr Vorschriften an, die denjenigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) gleichwertig sind.

#### 1.1.1 Neue Bestimmungen der EU

In der EU bestehen verschiedene Regelungen zur Verwirklichung des Binnenmarktes im Kraftverkehr. Dazu sind insbesondere gemeinsame Bestimmungen über die Zulassung zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers erforderlich. Diese gemeinsamen Bestimmungen tragen zu einer besseren Berufsqualifikation, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Kraftverkehrsunternehmen, ihrer Kundschaft und der gesamten Wirtschaft sowie zur grösseren Sicherheit im Strassenverkehr bei.

Gestützt auf das Landverkehrsabkommen, insbesondere auf dessen Anhänge 1, 4 und 7, wendet die Schweiz bei der Zulassung als Strassenverkehrsunternehmen und bei Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr Vorschriften an, die dem EU-Recht gleichwertig sind. Neue oder geänderte Bestimmungen des EU-Rechts in diesen Bereichen sind für die Schweiz daher insofern relevant, als unterschiedliche Vorschriften den Marktzugang behindern könnten. Die Erfahrungen bei der Anwendung der bisherigen Bestimmungen zeigen, dass die neuen Bestimmungen der EU auch für die Schweiz Verbesserungen und Klärungen mit sich bringen. Um die Integration der Schweiz in den europäischen Strassenverkehrsmarkt zu festigen, schlägt der Bundesrat deshalb vor, die Inhalte der neuen Bestimmungen in das STUG aufzunehmen.

<sup>1</sup> SR 744.10

<sup>2</sup> SR 0.740.72

Im Einzelnen geht es um Anpassungen an die folgenden Rechtsakte der EU:

- 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<sup>3</sup>
- Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)<sup>4</sup>
- Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung)<sup>5</sup>
- Beschluss 2009/992/EU der Kommission vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind<sup>6</sup>
- Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen.<sup>7</sup>

Die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009 gelten in der EU seit dem 4. Dezember 2011, mit Ausnahme der allgemeinen Grundsätze und Vorschriften zur Kabotage (Geltung seit 14. Mai 2010) und der Änderung in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Geltung seit 4. Juni 2010). Die Bestimmungen über die elektronischen Register sowie deren Verknüpfung gelten seit dem 31. Dezember 2012.

### **1.1.2 Zugang zum Beruf**

Mit der am 4. Dezember 2011 aufgehobenen Richtlinie 96/26/EG waren die Mindestbedingungen für den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt worden. Jedoch wurde diese Richtlinie von den Mitgliedstaaten der EU uneinheitlich angewandt. Diese Unterschiede hatten verschiedene negative Auswirkungen, insbesondere Wettbewerbsverfälschung, fehlende Markttransparenz und ein unterschiedliches Mass an Kontrolle. Sie bargen zudem die Gefahr, dass Unternehmen Mitarbeitende mit geringer fachlicher Eignung beschäftigten und die Vorschriften zur Sicherung im Strassenverkehr und zum Sozialschutz nachlässig handhaben oder weniger genau einhielten, was dem Bild der gesamten Branche abträglich sein konnte.

<sup>3</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51; geändert durch Verordnung (EU) Nr. 613/2012, ABl. L 178 vom 10.7.2012, S. 6.

<sup>4</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72; geändert durch Verordnung (EU) Nr. 612/2012, ABl. L 178 vom 10.7.2012, S. 5.

<sup>5</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88; geändert durch Verordnung (EU) Nr. 611/2012, ABl. L 178 vom 10.7.2012, S. 4.

<sup>6</sup> ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36.

<sup>7</sup> ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21.

Der Gesetzgeber in der EU erachtete es daher als erforderlich, die Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu modernisieren und auf Verordnungsstufe festzulegen, um deren einheitlichere und wirksamere Anwendung zu gewährleisten. Er hat deshalb die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erlassen.<sup>8</sup>

### **1.1.3 Zugang zum Güterverkehrsmarkt**

Die Regeln für den Zugang zum Güterverkehrsmarkt wurden in wesentlichen Punkten geändert und im Interesse der Klarheit und Vereinfachung in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zusammengefasst. Dadurch wurden die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EWG) Nr. 3118/93 sowie die Richtlinie 2006/94/EG aufgehoben.<sup>9</sup>

Von der Lizenzpflicht ausgenommen sind nach Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 neu unter anderem Kraftfahrzeuge, deren *Gesamtmasse 3,5 t* nicht übersteigt. Es gibt somit in der EU eine Erweiterung der Lizenzpflicht auf die Fahrzeugkategorien zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht.

### **1.1.4 Grenzüberschreitender Personenkraftverkehr**

Zur Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik gehören unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse sowie die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines EU-Mitgliedstaats, in dem sie ansässig sind. Auch hier wurden aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung die bisherigen Vorschriften in einer einzigen Verordnung neu gefasst, der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009. Die Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 wurden entsprechend aufgehoben.<sup>10</sup>

### **1.1.5 Kabotageregelung**

Eine Neuerung in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 betrifft die einheitliche und in der ganzen EU geltende Regelung der Kabotage. (Als Kabotage wird das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Transportunternehmen bezeichnet.) Ein Güterverkehrsunternehmen mit einer EU-Lizenz ist berechtigt, im Anschluss an eine Einfuhr von Gütern aus einem EU-Mitgliedstaat oder einem Drittstaat in einen EU-Mitgliedstaat, in diesem Staat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchzuführen. Diese Beförderungen müssen jedoch innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Auslieferung der in diesen Staat eingeführten Güter erfolgen.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Erwägungen 1–4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

<sup>9</sup> Erwägung 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

<sup>10</sup> Erwägung 1-2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.

<sup>11</sup> Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

Gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 soll neu auch für den Personenkraftverkehr die Kabotage im Linienverkehr in einem EU-Mitgliedstaat durch ein in einem anderen EU-Mitgliedstaat ansässiges Verkehrsunternehmen anlässlich eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes möglich sein.<sup>12</sup>

Nach den Artikeln 14 und 20 LVA sind Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet eines EU-Mitgliedstaats mit einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeug sowie Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug nicht zulässig.

Mit dieser Vorlage wird daher keine Übernahme der Kabotage-Liberalisierung vorgeschlagen. Nach übereinstimmender Ansicht der Schweiz und der EU soll vielmehr die Regelung gemäss dem geltenden Landverkehrsabkommen beibehalten werden.

### **1.1.6 Abkommen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr ausserhalb des Landverkehrsabkommens**

Der Bundesrat hat bisher mit rund 20 Staaten ausserhalb der EU Abkommen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr abgeschlossen. Daneben bestehen auch mit EU-Mitgliedstaaten diverse Abkommen, die ergänzende Regelungen zum Landverkehrsabkommen enthalten.

## **1.2 Die beantragte Neuregelung für Strassentransportunternehmen**

### **1.2.1 Ausdehnung der Zulassungsbewilligungspflicht**

Nach altem Recht war für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 6 Tonnen keine Gemeinschafts-lizenz erforderlich. Neu sind in der EU nur noch Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse, einschliesslich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt, von der Lizenzpflicht befreit. Es gibt somit eine Erweiterung der Lizenzpflicht auf die Fahrzeugkategorien zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht.

In der Schweiz gilt nach Anhang 4 LVA heute die Zulassungsbewilligungspflicht (in der EU und im Landverkehrsabkommen wird der Begriff Lizenz für die Zulassungsbewilligung verwendet) ab 6 Tonnen Gesamtgewicht bzw. 3,5 Tonnen Nutzlast, hingegen wird das Thema auf Gesetzesstufe nicht weiter ausgeführt. Es wird mit dieser Vorlage vorgeschlagen, die Bestimmungen über die Zulassungsbewilligungspflicht denjenigen der EU anzupassen, d.h. sie auszuweiten. Die entsprechende Definition soll im STUG aufgenommen werden.

<sup>12</sup> Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.

## 1.2.2 Verankerung der Vertragsabschlusskompetenz

Die Kompetenz des Bundesrates, mit Drittstaaten ausserhalb der EU Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr abzuschliessen, soll im STUG verankert werden. Ausgenommen davon sind Regelungen über die Kabotage innerhalb der Schweiz.

## 1.2.3 Register

Eine wesentliche Neuerung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 betrifft die Einführung eines elektronischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen, die von der zuständigen Behörde zur Ausübung des Berufs zugelassen wurden. Das Register ist in zwei Teile gegliedert.

Der *erste Teil* nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben a–d der Verordnung ist öffentlich zugänglich zu machen und enthält folgende Informationen:

- Name und Sitz des Unternehmens,
- Art der Zulassungsbewilligung,
- Name des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin,
- Zahl der Fahrzeuge.

In der Schweiz existiert bereits heute ein öffentliches Register (in Zuständigkeit des Bundesamts für Verkehr, BAV) über die Inhaberinnen und Inhaber von Zulassungsbewilligungen. Es enthält neben Name und Adresse des Unternehmens auch die Art der Zulassung (Güter- oder Personenverkehr) sowie die Gültigkeitsdauer der Zulassungsbewilligung. Hingegen sind Angaben zur Zahl der Fahrzeuge und der Name des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin im heutigen – über das Internet publizierten – Register nicht enthalten.

Der *zweite Teil* nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung enthält Daten über die Erteilung und den Widerruf von Zulassungsbewilligungen. Diese Daten dienen den zuständigen Behörden bei der Beurteilung der Frage, ob ein Strassentransportunternehmen den Anforderungen an die Zuverlässigkeit genügt.

Im STUG soll die Rechtsgrundlage für ein solches Register geschaffen werden. Der Bundesrat kann die Anforderungen an die Zuverlässigkeit näher umschreiben und dabei die Liste der schwerwiegenden Verstösse über die in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinaus genannten ergänzen. Insbesondere wird er zu präzisieren haben, welche Widerhandlungen gegen die in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b STUG genannten Vorschriften als schwerwiegend anzusehen sind.

Nach geltendem Recht unterrichtet das BAV die zuständige Behörde im Ausland, wenn der Verstoß eines ausländischen Unternehmens gegen schweizerische Vorschriften über den Personen- und Güterverkehr zu einem Entzug der Zulassungsbewilligung führen kann (Art. 7 STUV; Art. 12 und Anhang 7 LVA).

Neu wird die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass auf Anfrage mit den für die Zulassungsbewilligungen zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten oder Drittstaaten sachdienliche Daten des Registers zur Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters oder einer Verkehrsleiterin ausgetauscht werden können.

## 1.2.4

### Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin

Wer die Tätigkeit als Strassentransportunternehmen im Personen- oder im Güterverkehr ausüben will, benötigt eine Zulassungsbewilligung. Die entsprechenden Voraussetzungen (Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) werden nach dem STUG geprüft.

Als Strassentransportunternehmen können natürliche Personen oder Unternehmen auftreten. Wenn ein Unternehmen eine Zulassung als Strassentransportunternehmen beantragt, benennt es eine natürliche Person, welche die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung erfüllt. Heute wird diese Person im Zulassungsverfahren als verantwortliche Person bezeichnet; sie übt für die Erbringung der Transportdienstleistung eine leitende Funktion aus oder ist in der Unternehmensleitung tätig.

In Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird festgelegt, dass die natürliche Person, welche die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzt, klar bestimmt und den zuständigen Behörden genannt werden soll. Diese Person wird in der Verordnung als Verkehrsleiter bezeichnet. Dieser Begriff nimmt in den EU-Verordnungen eine wichtige Rolle ein, da er einen wesentlichen Bestandteil im elektronischen Register bildet.

Im geltenden Verkehrsrecht des Bundes existiert der Begriff des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin nicht. Da jedoch bereits heute die entsprechenden Kriterien (Zuverlässigkeit und fachliche Eignung) für eine Zulassung vorausgesetzt werden, geben die Anpassungen des EU-Rechts Anlass für eine sachliche und begriffliche Präzisierung im Bundesrecht. Es wird daher vorgeschlagen, den Begriff des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin auf Gesetzesstufe einzuführen und zu definieren. Dies bringt für die Strassentransportunternehmen zugleich klarere Regelungen für den Nachweis der fachlichen Eignung mit sich.

## 1.2.5

### Sanktionen

Die Sanktionen werden in Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und in Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 thematisiert. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Verordnungen festzulegen und alle erforderlichen Massnahmen für deren Anwendung zu treffen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismässig und abschreckend sein und sollen insbesondere die Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, den Entzug der Zulassung und eine Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin umfassen.

Daher sollen auch in der Schweiz die Strafbestimmungen teilweise überarbeitet und angepasst werden.

Ergänzend zu den Anpassungen der Strafbestimmung des STUG werden analoge Anpassungen der Strafbestimmungen im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957<sup>13</sup> (EBG), im Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006<sup>14</sup> und im Personenbeförde-

<sup>13</sup> SR 742.101

<sup>14</sup> SR 743.01

rungsgesetz vom 20. März 2009<sup>15</sup> (PBG) vorgeschlagen. Dadurch sollen die Strafbestimmungen im öffentlichen Verkehr besser harmonisiert werden.

### **1.3 Ausgangslage im Verkehrsstrafrecht**

Mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2, vom Parlament am 16. März 2012 verabschiedet, erfolgte auch die Anpassung einer Strafbestimmung des PBG (Art. 57), welche auf den 1. Dezember 2012 in Kraft gesetzt wurde. Im Rahmen der Überarbeitung dieser Bestimmung sowie der Strafbestimmungen des STUG hat sich gezeigt, dass dieselben Delikte in verschiedenen Gesetzen, die den öffentlichen Verkehr betreffen, teilweise mit unterschiedlichen Strafdrohungen versehen sind.

### **1.4 Die beantragte Neuregelung im Verkehrsstrafrecht**

Im Rahmen dieser Vorlage soll eine Vereinheitlichung der Strafbestimmungen in den verschiedenen Gesetzen über den öffentlichen Verkehr herbeigeführt werden. Die Überarbeitung soll dabei eine möglichst sachlogisch abgestufte Sanktionskaskade mit sich bringen. Ergänzend zu den Anpassungen der Strafbestimmung des STUG werden deshalb Anpassungen der Strafbestimmungen des Eisenbahn-, des Seilbahn- und des Personenbeförderungsgesetzes vorgeschlagen.

### **1.5 Ausgangslage bezüglich der weiteren Anpassungen**

Während der Erarbeitung der Vorschläge zur Anpassung der Strafbestimmungen von Eisenbahn-, Seilbahn- und Personenbeförderungsgesetz hat sich weiterer Anpassungsbedarf ergeben. Während das Bundesamt für Justiz eine explizite Regelung der Dienstunfähigkeit im Seilbahngesetz (Art. 24a ff. SebG) und der Eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragte die Schaffung einer expliziten Rechtsgrundlage für das Informationssystem über Reisende ohne gültigen Fahrausweis (Art. 20a PBG) verlangten, regten die SBB und die BLS eine Anpassung einzelner Bestimmungen an die heutige Verwaltungspraxis und Rechtsprechung an. Dies betrifft die Durchsetzung allgemeiner Benützungsvorschriften mittels Verfügung sowie die Regelung kommerzieller Nebennutzungen.

### **1.6 Die beantragte Neuregelung bezüglich der weiteren Anpassungen**

Bei Gelegenheit der Vereinheitlichung der Strafbestimmungen im öffentlichen Verkehr sollen einzelne weitere Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Eisenbahngesetzes angepasst werden. Die Anpassungen dienen teils den gestiegenen Anforderungen an eine gesetzliche Grundlage (Art. 20a PBG sowie Art. 24a ff. SebG), teils der Anpassung an die aktuelle Verwaltungspraxis und

<sup>15</sup> SR 745.1

Rechtsprechung (Art. 22 PBG, Art. 23, 39, 39a und 40 EBG). Schliesslich sollen überholte Bestimmungen über die Zuständigkeit und den Rechtsweg bei Eisenbahngrossprojekten aufgehoben werden (Art. 18 Abs. 2 EBG, Art. 132 Abs. 2 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005<sup>16</sup> [BGG] und Art. 12 des Alpentransit-Gesetzes vom 4. Oktober 1991<sup>17</sup> [AtraG]).

## **1.7 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung**

### **1.7.1 Zulassung als Strassentransportunternehmen**

Die Vorlage wurde im Vernehmlassungsverfahren von der grossen Mehrheit gutgeheissen. Nur bei einzelnen Aspekten gibt es Widerstand. Am meisten gab die Einführung des Begriffs Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin zu diskutieren. Insbesondere Strassentransportverbände sind vollumfänglich gegen die Einführung. Als Argument führen sie unter anderem höhere administrative Kosten an. Bereits heute ist in der Schweiz von jedem Strassentransportunternehmen eine verantwortliche Person zu bezeichnen, welche die Voraussetzungen erfüllt. Es entsteht somit durch die Begriffsanpassung kein zusätzlicher Aufwand. Speziell kritisiert wird von den Strassentransportverbänden die Möglichkeit, externe Personen mit der Verkehrsleitung zu beauftragen, da bezweifelt wird, dass diese die notwendige Verantwortung und Qualität erbringen können. Dieser Kritik wird entsprochen und auf externe Auftragsverhältnisse verzichtet (vgl. Erläuterung zu Art. 4 STUG).

Die Mehrheit der Stellungnahmen spricht sich für die Erweiterung der Zulassungsbewilligungspflicht auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht aus. Einige Strassentransportunternehmen bringen in diesem Zusammenhang zusätzliche Anliegen wie die Ausdehnung auf Traktoren und Anhänger ein. Da es bei dieser Vorlage grundsätzlich darum geht, die Zugangsregeln und damit die Wettbewerbsvoraussetzungen mit der EU zu harmonisieren, wird dieser Forderung nicht entsprochen. Hiermit würden zusätzliche Hürden, strengere Bestimmungen gegenüber denjenigen in der EU erlassen, was in den Vernehmlassungsantworten gerade nicht gewünscht wurde. Auch der Vorschlag, im öffentlich zugänglichen Register der Strassentransportunternehmen neu den Namen des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin einzutragen, stösst auf allgemeine Zustimmung. In Bezug auf die neue Regelung, die Informationen aus dem nicht öffentlichen Teil des Registers auf Anfrage den zuständigen Behörden der EU-Staaten zugänglich zu machen, wird häufig gefordert, dass im Gegenzug auch die Schweiz auf die Datenbank der EU zugreifen könne. Wenn sich die Schweiz am Austausch über die Kontaktstellen beteiligt, wird der Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden der EU gegenseitig sein. Die entsprechenden Forderungen werden somit erfüllt.

### **1.7.2 Verkehrsstrafrecht**

Die vorgeschlagene Vereinheitlichung der Bestimmungen des Verkehrsstrafrechts wurde allgemein begrüsst. Dagegen wandten sich die Transportunternehmen gegen

<sup>16</sup> SR 173.110

<sup>17</sup> SR 742.104

eine Aufhebung der Bestimmung (Art. 86 EBG), die Verstösse gegen die Benützungsvorschriften der Transportunternehmen für strafbar erklärt.

Dem Anliegen der Transportunternehmen wurde materiell dadurch Rechnung getragen, dass diejenigen Verstösse gegen Benützungsvorschriften, welche auch in Zukunft strafbar sein sollen, explizit ins Gesetz aufgenommen wurden.

### **1.7.3 Weitere Anpassungen**

Artikel 18a SebG verweist heute bei den Bestimmungen über die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten auf die entsprechenden Bestimmungen im EBG. Weil diese Regelung jedoch dem Bestimmtheitsgebot für Strafbestimmungen nicht genügt, sind diese Bestimmungen im SebG konkret aufzuführen.

Gleichzeitig konnten weitere Anliegen der Transportunternehmen berücksichtigt werden, welche sie im Nachgang zur Vernehmlassung geäussert haben. So soll eine explizite Rechtsgrundlage für das Informationssystem über Reisende ohne gültigen Fahrausweis geschaffen werden.

Ebenfalls wird entsprechend der bundesgerichtlichen Rechtsprechung klargestellt, dass den Transportunternehmen zur Durchsetzung ihrer Benützungsvorschriften Verfügungsbefugnis zukommt.

Schliesslich wird verankert, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Fahrzeuge und Anlagen, die dem Betrieb der Eisenbahn dienen, gleichzeitig auch anderweitig kommerziell nutzen können. Tun sie dies, so müssen diese Nutzungsmöglichkeiten aber auch nicht kommerziellen Nutzungen offenstehen. Für nicht kommerzielle Nutzungen dürfen sich die Transportunternehmen allenfalls ihren Aufwand entschädigen lassen. Die Transportunternehmen hätten es vorgezogen, nur das Recht auf Nebennutzungen zu verankern, nicht aber die Verpflichtung, diese Nutzungsmöglichkeiten auch nicht kommerziellen Interessenten gegen eine Aufwandsentschädigung anzubieten. Das Beispiel der Unterschriftensammlungen auf Bahnhofsareal hat aber gezeigt, dass sich kommerzielle Nebennutzungen nur dann rechtfertigen lassen, wenn daneben nicht kommerzielle Nutzungen möglich bleiben.

Hingegen konnten weiter gehende Anliegen der Transportunternehmen nicht berücksichtigt werden, da dies den Rahmen der vorliegenden Revision gesprengt und neue Konsultationen der interessierten Kreise erforderlich gemacht hätte. Dies betrifft die Einführung von Ordnungsbussen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und eine explizitere Regelung der Wegweisungsbefugnisse der Transportunternehmen.

## **1.8 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht**

Beim grössten Teil der Bestimmungen über die Zulassung als Strassentransportunternehmen handelt es sich um eine Harmonisierung mit den neu in den EU-Staaten eingeführten Regelungen.

Ausserhalb dieses Bereichs handelt es sich um eine Harmonisierung innerhalb des schweizerischen Verkehrsrechts, die nicht im Zusammenhang mit europäischen Vorschriften steht.

## **1.9 Umsetzung**

### **1.9.1 Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen und Verordnung über die Personenbeförderung**

In den EU-Verordnungen des sogenannten Strassenverkehrspakets sind verschiedene Bestimmungen enthalten, die heute in der Schweiz in der Verordnung vom 1. November 2000<sup>18</sup> über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV) und in der Verordnung vom 4. November 2009<sup>19</sup> über die Personenbeförderung (VPB) geregelt sind und somit nach Erlass der Gesetze anzupassen wären. Der entsprechende Prozess wird nach Erlass der Gesetzesbestimmungen beginnen. Dabei werden insbesondere Verweise auf EU-Bestimmungen aktualisiert. Beim Kriterium der Konkurrenzierung im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr erfolgt eine Liberalisierung gegenüber heute.

### **1.9.2 Verordnung zur Durchführung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen**

Gemäss Artikel 8 der Verordnung vom 6. Oktober 1986<sup>20</sup> zur Durchführung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) wird derzeit lediglich mit Busse bis 500 Franken bestraft, wer das Fahrtenblatt nicht mitführt oder gar das Fahrtenblatt oder Fahrtenheft fälscht. Der Bundesrat wird zum einen (durch Streichung der Worte «bis 500 Franken») die Bussandrohung auf die üblichen 10 000 Franken heraufsetzen. Zum anderen wird er prüfen, ob nicht die Bussandrohung gegen die Fälschung aufgehoben werden könnte und sollte, um sicherzustellen, dass Artikel 251 des Strafgesetzbuchs<sup>21</sup> (StGB), der die Urkundenfälschung betrifft, zur Anwendung kommt. Dies deshalb, weil der Unrechtsgehalt einer (bewussten und vorsätzlich erfolgten) Fälschung weit grösser ist als jener des fahrlässigen Nichtausfüllens oder Nichtmitführens eines Fahrtenblatts.

<sup>18</sup> SR 744.103

<sup>19</sup> SR 745.11

<sup>20</sup> SR 741.618

<sup>21</sup> SR 311.0

### **1.9.3 Verordnung über die Mitteilung kantonaler Strafentscheide**

Nach Aufhebung von Artikel 88a Absatz 2 EBG sind in der Verordnung vom 10. November 2004<sup>22</sup> über die Mitteilung kantonaler Strafentscheide die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen (Ergänzung von Art. 3).

## **2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln**

### **2.1 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**

#### *Art. 2 Bst. b*

Als Strassentransportunternehmen im Güterverkehr gilt weiterhin ein Unternehmen, das gewerbsmässige Güterbeförderung ausführt. Neu gegenüber heute wird jedoch festgelegt, dass Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis der Zulassungspflicht unterstellt sind. Damit müssen neu auch Fahrzeuge zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht über eine Zulassungsbewilligung verfügen. Mit dieser Regelung wird die Gleichbehandlung aller Strassentransportunternehmen gewährleistet, die gewerbliche Transporte durchführen.

#### *Art. 2 Bst. d*

Es wird vorgeschlagen, den Begriff des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin in der Schweiz einzuführen. Zu diesem Zweck wird eine analoge Bestimmung zu Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in das STUG aufgenommen.

#### *Art. 3 Abs. 4*

In Artikel 3 Absatz 4 erhält der Bundesrat die Kompetenz, Ausnahmen von der Zulassungsbewilligungspflicht vorzusehen. Damit sollen insbesondere die bereits heute von der Zulassungspflicht befreiten Beförderungen wie Werkverkehre, Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste sowie die Beförderung von Medikamenten und medizinischen Geräten (Anhang 4 LVA) auf Verordnungsstufe geregelt werden.

#### *Art. 3a Grenzüberschreitender Personen- und Güterverkehr*

Die Schweiz hat im Rahmen des Landverkehrsabkommens die Zulassung als Strassentransportunternehmen eingeführt. Dies war eine der Voraussetzungen, um den Personen- und Güterverkehr zwischen der Schweiz und der EU liberalisieren zu können. Diese Bewilligung ersetzte die bilateralen Bewilligungen bzw. Genehmigungen, die zwischen der Schweiz und EU-Mitgliedstaaten ausgetauscht worden waren<sup>23</sup>. Mit verschiedenen Staaten ausserhalb der EU hat die Schweiz ebenfalls

<sup>22</sup> SR 312.3

<sup>23</sup> Vgl. Botschaft zur Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EG, BBl 1999 6128, 6268

Abkommen geschlossen, die jenen entsprechen, welche die Schweiz mit den heutigen EU-Mitgliedstaaten abgeschlossen hat. Entsprechende Vereinbarungen soll der Bundesrat weiterhin abschliessen bzw. ändern können. Die heute nicht befriedigende rechtliche Grundlage soll mit der Aufnahme einer neuen Bestimmung in das STUG saniert werden. Weiterhin dem Parlament vorgelegt werden sollen Abkommen, soweit sie die sog. Kabotage innerhalb der Schweiz vorsehen sollten. Eine entsprechende Marktöffnung sieht auch das Landverkehrsabkommen nicht vor.

Neben der hier zu schaffenden Grundlage befinden sich insbesondere im Personenbeförderungsgesetz und im Strassenverkehrsgesetz<sup>24</sup> spezifische Grundlagen, welche den Bundesrat zur Regelung bestimmter Teilaspekte ermächtigen. Rechtsgrundlagen für die Regelung zollrechtlicher beziehungsweise mineralölsteuerlicher Belange finden sich im Istanbuler Übereinkommen vom 26. Juni 1990<sup>25</sup> über die vorübergehende Verwendung (Anlage C Art. 2 und 4), im Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996<sup>26</sup> (Art. 17 Abs. 2) sowie gegebenenfalls im Zollgesetz vom 18. März 2005<sup>27</sup>.

*Absatz 2* sieht vor, dass der Bundesrat in den Vereinbarungen Erleichterungen vorsehen kann. Staaten ausserhalb der EU werden in der Regel nicht dieselben Anforderungen an die Unternehmen stellen, wie dies die Schweiz und die EU machen. Da der Verkehr mit diesen Staaten in der Regel einen kleinen Umfang hat und die schweizerischen Unternehmen auf Transportmöglichkeiten in diesen Staaten angewiesen sein könnten, können sich Ausnahmen rechtfertigen.

#### *Art. 4* Voraussetzungen

Artikel 4 regelt die Zulassung von Strassentransportunternehmen mit Sitz in der Schweiz. Ob ein Strassentransportunternehmen für die gewerbmässige Güter- oder Personenbeförderung eine entsprechende Zulassung benötigt, richtet sich nach Artikel 3 beziehungsweise Artikel 3a.

Wer eine Zulassungsbewilligung beantragt, hat nachzuweisen, dass die Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung erfüllt sind (Abs. 1 Bst. a–c). Ein Unternehmen benennt zudem eine verantwortliche Person (Verkehrsleiter/Verkehrsleiterin), welche die Anforderungen nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und c STUG erfüllt und als Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin im Anstellungsverhältnis für das Unternehmen tätig ist.

Zur Gewährleistung eines sicheren Transportbetriebs ist es notwendig, dass der Verkehrsleiter oder die Verkehrsleiterin die Transporttätigkeiten tatsächlich und dauerhaft ausführt. Zu diesen Aufgaben zählen insbesondere das Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und Dokumente, die grundlegende Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung oder der Fahrdienste an die Fahrzeuge und ihre Fahrer oder Fahrerinnen sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren. Der Bundesrat schlägt als Voraussetzung ein Arbeitsverhältnis vor, es ist hier das geeignetste Vertragsverhältnis. Auf eine Lösung über ein Auftragsverhältnis, das von unternehmensexternen Personen wahrgenommen werden könnte, wird verzichtet.

<sup>24</sup> SR 741.01

<sup>25</sup> SR 0.631.24

<sup>26</sup> SR 641.61

<sup>27</sup> SR 631.0

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bietet den EU-Mitgliedstaaten die Möglichkeit, externe Verkehrsleiter vorzusehen, die im Auftragsverhältnis in höchstens vier Unternehmen mit 50 Fahrzeugen tätig sein dürfen. In der Vernehmlassung wurde vorgeschlagen, diese externe Lösungsmöglichkeit auch in der Schweiz einzuführen. Der Vorschlag wurde von Strassenverkehrsverbänden und in diversen weiteren Stellungnahmen abgelehnt. Diese Kritik wird berücksichtigt und es wird daher auf eine Möglichkeit verzichtet, im externen Auftragsverhältnis einen Verkehrsleiter oder eine Verkehrsleiterin zu bestimmen. Da es den EU-Mitgliedstaaten überlassen ist, ob ein Verkehrsleiter oder eine Verkehrsleiterin für eine geringere Zahl von Unternehmen oder Fahrzeugen im externen Vertragsverhältnis tätig ist, besteht hierzu keine Abweichung zu den Vorschriften der EU (Art. 4 Abs. 3 und Art. 2 Ziff. 5 VO (EG) Nr. 1071/2009).

Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin sind in einer schriftlichen Vereinbarung festzuhalten. Es handelt sich hier um eine Formvorschrift, jedoch nicht um konkrete Inhalte dieser Vereinbarung oder des Arbeitsvertrages. Diese Vorgabe ist ein wichtiger Beitrag zur Klärung, welche Arbeiten auszuführen sind, und zur Festlegung der entsprechenden Verantwortlichkeiten. Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin werden durch die Vertragsparteien geplant und gesteuert. Die schriftliche Vereinbarung stellt das Resultat dieser Zuständigkeitsüberlegungen verbindlich dar.

Die schriftliche Vereinbarung zwischen dem Transportunternehmen und dem Verkehrsleiter oder der Verkehrsleiterin, d.h. der verantwortlichen Person, ist der Zulassungsbehörde zusammen mit dem Arbeitsvertrag oder als Bestandteil davon einzureichen. Damit bestätigt das Unternehmen, die verantwortliche Person bestimmt zu haben. Gleichzeitig erfolgt mit Nennung des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin die Zustimmung, diese Person im öffentlichen Register der Strassentransportunternehmen einzutragen und sie bei allfälligen Verstössen im Register zur Beurteilung der Zuverlässigkeit aufzuführen.

Die Organisation innerhalb eines Strassentransportunternehmens ist abhängig von Grösse, Struktur und Art der jeweiligen Transporttätigkeit. Die Bezeichnung Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin ist nicht in einem hierarchischen oder organisatorischen Sinne zu verstehen, sondern ist ausschliesslich inhaltlicher Natur. Wesentlich sind die Wahrnehmung und die Einflussmöglichkeiten dieser Person auf das Transportgeschehen, damit sie für die Verkehrstätigkeiten des Unternehmens verantwortlich sein kann.

Anhaltspunkte können sein: Weisungsbefugnis, eine dem Grad der Verantwortung entsprechende Vergütung, ausreichende Anwesenheit am Niederlassungsort während der Geschäftszeiten. Die Anstellung dieser Person wird in den meisten Unternehmen eine Vollzeitbeschäftigung bedeuten. Ihre konkrete Arbeitsmenge, d.h. ihre Auslastung in einem Unternehmen ist stark abhängig von der jeweiligen Grösse und Art des Transportgeschäfts eines Unternehmens. Dies zu bestimmen, liegt in der Kompetenz des jeweiligen Strassentransportunternehmens.

Es wäre nicht sinnvoll und zielführend, eine Mindestzahl der Stellenprocente vorzuschreiben oder gar eine Vollzeitbeschäftigung der verkehrsleitenden Person zu verlangen. Kleine Unternehmen, die sich keine Vollzeitstelle leisten können, würden dadurch benachteiligt oder gar ausgeschlossen. Die konkrete Arbeitsplanung liegt in der Kompetenz des Unternehmens, das für eine sichere Erbringung der

Transportleistung und eine betriebswirtschaftlich rationelle Geschäftsführung verantwortlich ist.

*Art. 5 Abs. 3*

Im bestehenden Recht werden die Kriterien zur Beurteilung der Zuverlässigkeit in Artikel 5 Absätze 1 und 2 umschrieben. Es handelt sich dabei insbesondere um Widerhandlungen gegen Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen der Fahrer und Fahrerinnen sowie Vorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr. Mit dem neuen Absatz 3 erhält der Bundesrat die Kompetenz, bei Bedarf die Anforderungen an die Zuverlässigkeit näher zu umschreiben. Dabei wird er insbesondere allfällige Entwicklungen im EU-Recht berücksichtigen.

*Art. 7 Abs. 1*

Dieser Absatz wird nur begrifflich angepasst und bleibt inhaltlich unverändert.

*Art. 7 Abs. 5*

Nach geltendem Recht können Personen, die mindestens fünf Jahre Berufserfahrung in leitender Stellung bei einem Strassentransportunternehmen nachweisen, eine vereinfachte Prüfung ablegen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass dieser Fall selten vorkommt und es zudem schwierig ist, die Berufserfahrung den einzelnen Themen zuzuordnen, für die eine vereinfachte Prüfung erfolgen soll.

Da die Möglichkeit einer Prüfungsvereinfachung gemäss Artikel 8 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht mehr vorgesehen ist, soll dieser Absatz gestrichen werden.

*Art. 8 Abs. 1<sup>bis</sup>*

Nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wachen die zuständigen Behörden darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen nach Artikel 3 dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck nehmen die EU-Mitgliedstaaten gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft wurden.

Es wird vorgeschlagen, in der Schweiz das gleiche Verfahren wie in der EU beim Entzug von Zulassungen anzuwenden. Falls das BAV annehmen muss, eine Zulassungsvoraussetzung könnte nicht mehr erfüllt sein, wird dies dem Unternehmen zunächst mitgeteilt. Das Unternehmen kann diesen Verdacht entkräften, indem es die entsprechenden Dokumente vorlegt, welche die Erfüllung der Voraussetzungen nach Artikel 4 STUG belegen.

Wenn festgestellt werden muss, dass eine Voraussetzung tatsächlich nicht mehr erfüllt wird, kann das Strassentransportunternehmen diesen vorschriftswidrigen Zustand beheben.

In diesem Absatz werden die Fristen übernommen, die in den EU-Staaten gemäss Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gelten.

## Art. 9 Register der Strassentransportunternehmen

Der bisherige Inhalt von Artikel 9 wird gestrichen. Die Frist für den Ersatz des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin im Todesfall ist neu in Artikel 8 Absatz 1<sup>bis</sup> enthalten.

Nach dem bisherigen Artikel 3 Absatz 4 STUG führt das BAV ein öffentliches Register über die Inhaberinnen und Inhaber von Zulassungsbewilligungen. Der Inhalt dieses Absatzes wird neu in Artikel 9 verankert. Im künftigen Register sollen wie bisher die Strassentransportunternehmen, d.h. die Inhaber der Zulassungsbewilligungen, und die Art der Zulassungsbewilligung (Personen- oder Güterverkehr) veröffentlicht werden. Hinzu kommen neu der Name des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin sowie die Zahl der Fahrzeuge.

## Art. 9a Register zur Beurteilung der Zuverlässigkeit

Wer eine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen erlangen will, muss nach Artikel 4 STUG zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet sein. Mit Artikel 9a wird die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass das BAV Daten, die im Rahmen der Prüfung der Zuverlässigkeit einer mit der Verkehrsleitung betrauten Person erforderlich sind, in einem Register erfasst.

In *Absatz 2* wird umschrieben, welche Daten im Register bearbeitet werden: Zunächst sind nach *Buchstabe a* die Angaben zu erfassen, die zur Identifizierung der betroffenen Person notwendig sind, wie Name, Vorname, Geburtsdatum, Geburtsort sowie Datum und Ausstellungsdatum der Bescheinigung der fachlichen Eignung nach Artikel 7 STUG.

Im Weiteren werden nach den *Buchstaben b–d* diejenigen Informationen im Register bearbeitet, die im Rahmen der Prüfung der Zuverlässigkeit nach Artikel 5 STUG genannt werden. Es handelt sich um Verurteilungen wegen Straftaten und administrative Massnahmen nach Artikel 5 Absatz 1 sowie um weitere Gründe, die nach Artikel 5 Absatz 2 ernsthafte Zweifel an der Zuverlässigkeit der betreffenden Person wecken müssen. Bei diesen weiteren Gründen sind Tatbestände denkbar, die sich nicht nur auf die Einhaltung der beruflichen Vorschriften im Strassenverkehr wie der Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen beziehen, sondern unter Umständen beispielsweise auch auf Strassenverkehrsvorschriften, die alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen (als Privatpersonen) einzuhalten haben.

Unter *Buchstabe e* wird im Register festgestellt, wer die Zuverlässigkeitsvoraussetzungen nicht erfüllt hat und somit nicht als Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin für ein Strassentransportunternehmen tätig sein darf.

Unter *Buchstabe f* wird die Grundlage dafür geschaffen, dass das BAV den Entzug oder Widerruf der Zulassungsbewilligung eines Strassentransportunternehmens in das Register einträgt.

Zweck der Daten ist es, die Behörden bei ihren Entscheidungen über Erteilung und Entzug der Zulassung als Strassentransportunternehmen und zur Beurteilung der Zuverlässigkeit der Verkehrsleiter und Verkehrsleiterinnen mit den notwendigen Informationen zu versehen.

Das BAV ist Kontaktstelle gegenüber den anderen zuständigen Behörden der EU-Staaten und gegenüber Behörden in der Schweiz. Mit *Absatz 3* wird die Grundlage

dafür geschaffen, dass das BAV die sachdienlichen Informationen nach Absatz 2 Buchstaben a, e und f auf Anfrage den für die Zulassung zuständigen Behörden anderer Staaten bekannt geben kann. Dadurch wird der Informationsaustausch mit den anderen Staaten ermöglicht und gewährleistet, was für die Zulassungsverfahren in der Schweiz hilfreich ist. In der EU erfolgt der Informationsaustausch über das Verbundsystem der einzelstaatlichen Register (ERRU). Zu diesem Zweck hat die EU Mindestanforderungen an die Daten und Regeln zur Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register definiert. Für die Schweiz ist die gegenseitige Information mit den anderen Staaten zentral. Hingegen soll die Frage, ob der Austausch der relevanten Daten über eine gemeinsame elektronische Lösung mit den Staaten erfolgen soll, erst nach sorgfältiger Kosten-Nutzen-Analyse vom zuständigen Bundesamt entschieden werden. Bis dahin erfolgt der Austausch nach Anfrage über die üblichen Kommunikationsmittel.

In *Absatz 4* wird die Frist zur Vernichtung der Daten auf zehn Jahre festgelegt.

In *Absatz 5* wird dem Bundesrat die Kompetenz erteilt, auf Verordnungsstufe die Details zu regeln, insbesondere zu den Zugriffsmodalitäten, den Auskunfts- und Berichtigungsrechten, zur Datensicherheit sowie zur Löschung und Vernichtung der Daten.

Nach *Absatz 6* kann der Bundesrat völkerrechtliche Verträge über die Bekanntgabe der Daten abschliessen. Dabei sind insbesondere Staaten gemeint, mit denen Abkommen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr bestehen.

#### *Art. 11*            Übertretungen

Zum einen wird in diesem Artikel der höchstzulässige Betrag einer Busse für die Ausübung der Tätigkeit als Strassentransportunternehmen ohne Zulassungsbewilligung von 10 000 auf 100 000 Franken angehoben. Dies ist erforderlich, damit durch die Bussenhöhe eine Abschreckungswirkung erreicht werden kann und allfällige Bussen nicht bewusst in Kauf genommen werden (Abs. 1).

Die fahrlässige Begehung wird gegenüber heute ebenfalls mit einer höheren Busse bedroht, allerdings beträgt der Straffrahmen hier mit 50 000 Franken die Hälfte desjenigen für die vorsätzlich begangene Straftat (Abs. 2).

Die Widerhandlung gegen eine erteilte Bewilligung wird neu zu einer mit bis zu 10 000 Franken strafbaren Übertretung. Solche Widerhandlungen kommen in der Praxis vergleichsweise oft vor und können nach geltendem Recht nicht ausreichend sanktioniert werden (Abs. 3). Während Verstösse gegen eine Personenbeförderungskonzession mit erheblichen ökonomischen Vorteilen verbunden sein können, ist dies bei Verstössen gegen eine Zulassungsbewilligung nicht der Fall, weshalb in Absatz 3 anders als in Artikel 57 Absatz 1 Buchstaben b und c PBG eine Strafdrohung von 10 000 Franken genügt.

Auch die Widerhandlung gegen eine Verfügung bleibt nach Artikel 292 StGB<sup>28</sup> strafbar, weshalb der bisherige Artikel 11 Buchstabe b aufgehoben werden kann.

Absatz 4 entspricht inhaltlich dem heutigen Buchstaben c.

## *Art. 14* Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

Auf der Zulassungsbewilligung ist eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren ab Ausstellungsdatum angegeben. Die bestehenden Zulassungsbewilligungen bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer in Kraft, soweit während dieser Zeit das Strassentransportunternehmen keine Änderungen vornimmt oder Sachverhalte schafft, die Voraussetzungen betreffen, welche zur Erteilung der Zulassungsbewilligung erfüllt sein mussten (Abs. 1).

Nach dem bisherigen Artikel 4 Absatz 2 wurde in jedem Unternehmen eine verantwortliche Person bezeichnet, welche die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung erfüllt. Diese Person gilt mit Inkrafttreten dieses Gesetzes neu als Verkehrsleiterin oder Verkehrsleiter. Dort wo eine natürliche Person als Strassentransportunternehmen tätig ist und somit die Voraussetzungen an die Zuverlässigkeit nach Artikel 5 STUG selbst erfüllt, gilt diese Person nach neuem Recht ebenfalls als Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin. Mit dieser Bezeichnung geht es lediglich um eine einheitliche Terminologie. In einem Einzelunternehmen hat dieser Ausdruck jedoch nicht die gleiche inhaltliche Bedeutung wie bei jenen Verkehrsleitern und Verkehrsleiterinnen, die in einem Unternehmen mit mehreren Mitarbeitenden nach Artikel 4 Absatz 2 des neuen Rechts tätig sind (Abs. 2).

Mit Inkrafttreten dieser Gesetzesanpassung muss die Verkehrsleiterin oder der Verkehrsleiter nach Artikel 4 Absatz 2 im Unternehmen angestellt sein und entweder Wohnsitz oder Arbeitsort in der Schweiz haben. Für Strassentransportunternehmen, deren Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin diese Anforderungen noch nicht erfüllen, gilt eine Übergangsfrist von einem Jahr. Innerhalb dieser Frist müssen sie dem BAV eine Person melden, welche die Anforderungen erfüllt (Abs. 3).

Die Zulassungsbewilligungspflicht gilt neu bereits für Güterfahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Damit wird der Geltungsbereich auf Fahrzeugkategorien zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht ausgedehnt. Den betroffenen Strassentransportunternehmen wird für diese Fahrzeugkategorien eine angemessene Übergangszeit von zwei Jahren gewährt, um die entsprechenden Kriterien zu erfüllen und die Zulassungsbewilligung nach diesem Gesetz zu erlangen. Sie benötigen während dieser Übergangsfrist somit noch keine Zulassungsbewilligung (Abs. 4).

### *Datum des Inkrafttretens des Gesetzes*

Der Bundesrat stimmt das Datum der Inkraftsetzung darauf ab, auf welchen Zeitpunkt die Anhänge des Landverkehrsabkommens durch den Gemischten Ausschuss Schweiz-EU angepasst werden.

## **2.2 Personenbeförderungsgesetz**

### *Art. 1 Abs. 1*

Bislang gab es im Eisenbahngesetz (Art. 23) und im Personenbeförderungsgesetz (Art. 22) uneinheitliche Regelungen für Benützungsvorschriften. Zukünftig sollen im Personenbeförderungsgesetz neben den vertraglich vereinbarten Benützungsbestimmungen auch die öffentlich-rechtlichen Benützungsbestimmungen, die gegenüber jedermann gelten, geregelt werden. Dadurch erhalten alle Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession die Befugnis, öffentlich-rechtliche Benüt-

zungsvorschriften zu erlassen, also neben den Eisenbahnunternehmen auch konzessionierte Schiffs- und Busbetriebe sowie Seilbahnunternehmen.

Um klarzustellen, dass das Personenbeförderungsgesetz nicht nur für konzessionierte Unternehmen und ihre Kundinnen und Kunden gilt, sondern für alle Personen, welche die Anlagen oder Fahrzeuge dieser Unternehmen benutzen, wird Artikel 1 Absatz 1 entsprechend ergänzt.

#### *Art. 18a* Benützungsvorschriften

Artikel 18a regelt die Benützungsvorschriften, welche die Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession (z.B. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Postauto) für die von ihnen betriebenen Anlagen und Fahrzeuge erlassen können. Benützungsvorschriften für Anlagen, die von einer Infrastrukturbetreiberin betrieben werden, können gestützt auf Artikel 23 EBG erlassen werden.

*Absatz 1:* Die Transportunternehmen können im Transportvertrag mit den Kundinnen und Kunden (üblicherweise im Rahmen von allgemeinen Geschäftsbedingungen) ergänzende oder abweichende Benützungsbedingungen vereinbaren. Selbstverständlich dürfen diese Bedingungen die Reisenden gegenüber den allgemeingültigen Benützungsvorschriften nicht unangemessen benachteiligen.

*Absatz 2:* Seit dem Urteil des Bundesgerichts vom 3. Juli 2012 steht fest, dass den SBB (und anderen konzessionierten Bahnunternehmen) Verfügungsmacht zukommt, um die Nutzung von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten öffentlichen Sachen zu regeln.<sup>29</sup> Dementsprechend sind die Eisenbahnunternehmen zur Durchsetzung ihrer Benützungsvorschriften zum Erlass von Verfügungen befugt (Abs. 2).

#### *Art. 18b* Nebennutzungen

*Absatz 1:* Die Anlagen und Fahrzeuge der konzessionierten Unternehmen können nicht nur zur Beförderung von Personen und Gütern genutzt werden. Vielmehr können sie gleichzeitig neben dem Beförderungszweck zu weiteren kommerziellen oder nicht kommerziellen Zwecken genutzt werden. Diese Nutzungen lassen sich als Nebennutzungen bezeichnen.

Zu denken ist beispielsweise an die Vermietung von Plakatflächen oder von Standflächen für Werbeaktionen, aber auch an kommerzielle oder nicht kommerzielle Unterschriftensammlungen.

Die Nebennutzung unterscheidet sich von Nebenbetrieben (Art. 39 EBG) dadurch, dass Nebenbetriebe eingerichtet und die entsprechenden Flächen vermietet werden. Während die Nebenbetriebsflächen ausschliesslich zum Zweck des Nebenbetriebs genutzt werden, finden Nebennutzungen an Orten statt, die gleichzeitig dem Betrieb des Unternehmens dienen.

*Absatz 3:* Öffnet ein Unternehmen seine Anlagen für kommerzielle Nutzungen, so muss es dies auch für nicht kommerzielle Nutzungen tun. Von nicht kommerziellen Nutzerinnen und Nutzern darf es höchstens die Entschädigung seines Aufwands verlangen, nicht jedoch einen Gewinn, sofern die Nebennutzungen lediglich allgemeinen oder gesteigerten Gemeingebrauch darstellen. Die Unternehmen müssen also einen angemessenen Anteil an der Nebennutzung nicht kommerziellen Interessierten

<sup>29</sup> BGE 138 I 274, Erw. 1.4

zur Verfügung stellen. Der Umfang des Anspruchs auf nicht kommerzielle Nutzungen richtet sich nach öffentlichem Recht.

*Absatz 4:* Werden kommerzielle Nutzungen gestattet, so sind diese zivilrechtlich zu regeln und allfällige Streitigkeiten durch das Zivilgericht zu beurteilen. Kann sich ein Unternehmen hingegen nicht mit einer Person über eine nicht kommerzielle Nebennutzung einer Anlage oder eines Fahrzeugs einigen, so ist das BAV gemäss Artikel 52 zuständig, die Streitigkeit zu entscheiden. Grund der Unterscheidung: Im Falle der nicht kommerziellen Nutzung steht regelmässig die Beurteilung des öffentlich-rechtlichen Anspruchs auf nicht kommerzielle Nutzung im Vordergrund, während bei kommerziellen Nutzungen regelmässig das Zivilrecht streitentscheidend sein dürfte.

#### *Art. 20a* Informationssysteme über Reisende ohne gültigen Fahrausweis

Artikel 20 Absatz 5 PBG erlaubt es den Unternehmen, den Zuschlag wegen Reisens ohne gültigen Fahrausweis zu erhöhen, wenn die reisende Person zum wiederholten Mal keinen gültigen Fahrausweis vorweist. Hieraus resultiert implizit die Befugnis der Unternehmen, Register zu führen, in welchen sie erfassen, welche Personen wann ohne gültigen Fahrausweis unterwegs waren. Diese implizite Befugnis soll mit der vorliegenden Bestimmung explizit formuliert werden.

Damit die Unternehmen bei der Berechnung des Zuschlags auch Reisen ohne gültigen Fahrausweis zum Nachteil anderer konzessionierter Unternehmen berücksichtigen können, sind sie befugt, die hierfür erforderlichen Daten auszutauschen. Ebenso, wie Fahrausweise in der Schweiz im direkten Verkehr über die Netze verschiedener Unternehmen hinweg Gültigkeit haben, soll auch die Frage, ob eine Person zum wiederholten Mal ohne gültigen Fahrausweis unterwegs war, über die Grenzen der einzelnen Unternehmen hinaus beurteilt werden können.

Unternehmen, die bei der Berechnung des Zuschlags Daten anderer Unternehmen berücksichtigen, müssen sicherstellen, dass diese aktuell sind. Dies ist deshalb von Bedeutung, weil auch Reisende so lange als Reisende ohne gültigen Fahrausweis erfasst werden können, bis feststeht, dass sie ein gültiges Abonnement haben.

Gleichzeitig wird die Dauer der Aufbewahrung festgelegt: Nach zwei Jahren und der Bezahlung aller Ausstände werden die Daten gelöscht, wenn in der Zwischenzeit keine neue Reise ohne gültigen Fahrausweis festgestellt wurde.

Daten über Reisende, die nachweislich keinen Einnahmenschaden verursacht haben, sind unverzüglich zu löschen, nachdem das Unternehmen dies festgestellt hat. Kein Schaden entsteht insbesondere dann, wenn die reisende Person ihr nicht übertragbares Abonnement vergessen hat. Wer mit einem falschen, aber nicht billigeren Billett reist, verursacht ebenfalls keinen Einnahmenschaden. Hingegen bedeutet das Bezahlen des Zuschlags nicht, dass kein Einnahmenschaden verursacht wurde, sondern lediglich, dass der verursachte Schaden damit abgegolten wurde.

Die Fristen für die Aufbewahrung gelten auch für weitergegebene Daten und das Unternehmen, welches diese Daten von einem anderen Unternehmen bezogen hat.

#### *Art. 22* Allgemeine Geschäftsbedingungen

Es ist zu unterscheiden zwischen den privatrechtlichen Benützungsbestimmungen aus dem Transportvertrag (Art. 22) und den öffentlich-rechtlichen Benützungsvor-

schriften (neuer Art. 18a), die von den Transportunternehmen erlassen werden und gegenüber der Allgemeinheit Geltung beanspruchen. Artikel 22 wird daher so überarbeitet, dass klar hervortritt, dass Artikel 18a die öffentlich-rechtlichen und Artikel 22 die vertraglich vereinbarten Benutzungsregelungen enthält.

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen können auch Vereinbarungen darüber enthalten, dass derjenige, der gegen eine vereinbarte Benutzungsbedingung verstösst, den daraus resultierenden Aufwand zu entschädigen hat.

Soweit sich in den Tarifen Regelungen finden, die als allgemeine Geschäftsbedingungen Bestandteil des Transportvertrags werden sollen, sind Ansprüche wie bei allen Ansprüchen aus dem Transportvertrag auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen.

Der heutige Absatz 2 wird aufgehoben, da er keine vom Obligationenrecht<sup>30</sup> abweichenden Haftungsbestimmungen enthält.

#### *Art. 57*            *Übertretungen*

*Aufhebung von Absatz 1 Buchstabe a bisherigen Rechts:* Diese Bestimmung kann ersatzlos aufgehoben werden, da sie Artikel 292 StGB entspricht. Ihr kommt aber mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts eine zusätzliche Bedeutung zu, da nicht nur dem BAV, sondern auch den Transportunternehmen Verfügungsbefugnis zukommen kann (vgl. Erläuterungen zu Art. 18a Abs. 2 PBG).<sup>31</sup>

*Absatz 1:* Analog zu Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a–c STUG wird die maximale Bussenhöhe auf 100 000 Franken heraufgesetzt, um im Bereich der gewerbsmässigen Personenbeförderung eine bessere generalpräventive Wirkung bei Fahrten ohne Konzession oder Bewilligung und bei ähnlichen Verstössen erreichen zu können (Abs. 1 Bst. a–c).

Die Regelung von Absatz 1 Buchstabe c ist erforderlich, da sich die Strafdrohung von Artikel 292 StGB auf 10 000 Franken beschränkt, was sich bei Missachtung von Verfügungen durch Personen, welche gewerbsmässig Personenbeförderung betreiben, als ungenügender Strafraumen erwiesen hat.

*Absatz 2:* Bei der fahrlässigen Begehung – mithin von minderem Unrechtsgehalt – soll die maximale Bussenhöhe auch hier auf 50 000 Franken begrenzt werden.

Die Absätze 3 und 4 enthalten diejenigen Übertretungen, welche mit Busse, also maximal mit 10 000 Franken, bestraft werden.

*Absatz 3:* Nicht jedes versehentliche Reisen ohne gültigen Fahrausweis stellt ein strafwürdiges Verhalten dar. Würde man jedoch die Strafbarkeit des fahrlässigen Reisens ohne gültigen Fahrausweis aufheben, wäre auch bei notorischen Schwarzfahrern kaum je eine Verurteilung möglich. Daher bleibt die Strafdrohung bei Reisen ohne gültigen Fahrausweis (bisher Art. 2 Bst. b) inhaltlich unverändert.

*Absatz 4 Buchstabe a* entspricht dem ersten Teil des heutigen Absatzes 2 Buchstabe c.

*Absatz 4 Buchstabe b* entspricht dem zweiten Teil des heutigen Absatzes 2 Buchstabe c und dehnt dessen Inhalt etwas aus. Neu wird das Hinauswerfen von Gegen-

<sup>30</sup> SR 220

<sup>31</sup> BGE 138 I 274 S. 279

tänden aus dem Fahrzeug nicht nur dann als Übertretung sanktioniert, wenn der Zug fährt, sondern auch dann, wenn er steht.

*Absatz 4 Buchstabe c* entspricht dem heutigen Absatz 2 Buchstabe e.

*Absatz 4 Buchstabe d*: Bislang war das Versperren von Rettungs- und Fluchtwegen nur im Geltungsbereich des Eisenbahngesetzes als Übertretung einer Benützungsvorschrift strafbar. Neu werden der Geltungsbereich auf alle konzessionierten Verkehrsträger, also auch auf den Strassen-, Seilbahn- und Schiffsverkehr, ausgedehnt und der Tatbestand im Gesetz benannt.

Neu sollen Übertretungen von Benützungsvorschriften nur noch dann strafbar sein, wenn der Gesetzgeber oder der Bundesrat die Widerhandlung gegen eine konkrete Benützungsvorschrift explizit zur strafbaren Handlung erklärt hat.

Das Versperren der Rettungs- und Fluchtwege ist nur dann strafbar, wenn die reisende Person wusste, dass sie durch ihr Handeln einen Rettungs- oder Fluchtweg versperrt. Ohne eine unübersehbare Kennzeichnung als Rettungs- oder Fluchtweg wird deshalb eine Strafbarkeit regelmässig nicht in Betracht kommen.

*Absatz 4 Buchstabe e*: Neu wird bestraft, wer die Türe blockiert, um die Abfahrt zu verzögern. Da sicheres Wissen um die Abfahrtsverzögerung erforderlich ist, kommt eine Bestrafung nur dann in Betracht, wenn die Person nachweislich wusste, dass sich durch ihr Verhalten die Abfahrt verzögert. Dieser Nachweis wird insbesondere dann zu führen sein, wenn die Person trotz Aufforderung die Türe nicht freigibt.

*Absatz 4 Buchstabe f* entspricht dem heutigen Absatz 2 Buchstabe d.

*Absatz 4 Buchstabe g*: Aufgehoben wird dagegen die generelle Strafbarkeit der vorsätzlichen oder fahrlässigen Verunreinigung von Anlagen oder Fahrzeugen (bisheriger Abs. 2 Bst. f), da fahrlässige Verunreinigungen nicht strafwürdig erscheinen. Lediglich ein Unterfall der Verunreinigung bleibt als gesetzlich verankerter Übertretungstatbestand erhalten: Das Verrichten der Notdurft an einem nicht dafür vorgesehenen Ort kann auf Antrag mit Busse bestraft werden, sofern für die Person ein alternatives Angebot offengestanden hätte. Andere Verunreinigungen können aber bei Bedarf vom Bundesrat zu Übertretungen erklärt werden (Abs. 5).

*Absatz 4 Buchstabe h*: Bislang konnte das Betteln als Übertretung der Benützungsvorschriften lediglich im Geltungsbereich des Eisenbahngesetzes nach Artikel 86 EBG bestraft werden. Der Geltungsbereich der Übertretung wird auf den konzessionierten Strassen-, Seilbahn- und Schiffsverkehr ausgedehnt.

*Absatz 5* tritt an die Stelle von Absatz 2 Buchstabe a und ermöglicht es dem Bundesrat, diejenigen Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen oder Benützungsvorschriften zu bezeichnen, die als Übertretungen strafbar sein sollen. Hierzu gehört auch die Möglichkeit festzulegen, ob es sich bei den jeweiligen Übertretungen um Offizial- oder Antragsdelikte handeln soll.

#### *Art. 58 Abs. 2*

Dieser Absatz wird materiell nicht geändert, jedoch sprachlich an Absatz 1 angepasst und zudem geschlechtergerecht formuliert.

### *Art. 60 Abs. 1 und 2*

Die Zuständigkeiten für die Verfolgung und Beurteilung der Übertretungen werden entsprechend den Ausführungen zu Artikel 57 zwischen dem BAV und den Kantonen abgegrenzt. Das BAV bleibt für die Übertretungen nach Artikel 57 Absätze 1 und 2 zuständig, wo ein erhebliches spezifisches Fachwissen vorausgesetzt ist. Die übrigen Delikte fallen in die Kompetenz der Kantone.

### *Art. 61 Abs. 4 und 5*

Die Strafverfolgung gegen Unternehmen mit Sitz im Ausland gestaltet sich äusserst aufwendig. Sie steht in keinem vernünftigen Verhältnis zum Ergebnis. Im Wissen um diesen Umstand riskieren es ausländische Unternehmen eher, gegen die hiesige Rechtsordnung zu verstossen, ähnlich Park- oder Geschwindigkeitssündern. Dies führt zu stossender Ungleichbehandlung gegenüber Unternehmen, die ihren Sitz im Inland haben.

Geprüft wurde, ob im sog. Drittstaatenverkehr (Verkehr zwischen der Schweiz und Nicht-EU-Mitgliedstaaten), wo eine Partnerschaft zwischen dem ausländischen und einem schweizerischen Unternehmen vorgeschrieben ist, eine Solidarhaftung begründet werden könnte. Was im Zivilrecht üblich und sinnvoll ist, erscheint im Bereich des Strafrechts als rechtsstaatlich bedenklich. Von einer solchen Regelung wurde daher abgesehen.

Hingegen ist die Abnahme eines Bussendepositums in geeigneter Höhe, wie es sich in verschiedenen kantonalen Gesetzen findet, ein probates Mittel, die Ansprüche des schweizerischen Rechtsstaates auch gegenüber ausländischen Firmen sicherzustellen. Der neue Absatz 4 sieht deshalb diese Möglichkeit ausdrücklich vor. Unter «Fahrt» ist explizit auch die Weiterfahrt zu verstehen. Die Bestimmung umfasst somit sowohl Fahrzeuge, die vor der Aufnahme der Reise kontrolliert werden, als auch solche, bei denen die Kontrolle während der Fahrt erfolgt.

Der bisherige Absatz 4 wird dadurch neu zu Absatz 5. Da auch ein Bussendepositum unabhängig von der Einleitung und dem Ausgang eines Strafverfahrens ausgesprochen werden kann, bezieht sich Absatz 5 neu auch auf Absatz 4.

## **2.3 Bundesgerichtsgesetz**

### *Art. 132 Abs. 2*

Diese Bestimmung war eingeführt worden, um auch für das Hauptverfahren des Ceneri-Basistunnels vom verkürzten einstufigen Rechtsmittelweg (UVEK → Bundesgericht statt UVEK → REKO INUM/Bundesverwaltungsgericht → Bundesgericht) profitieren zu können. Das Hauptverfahren für den Ceneri-Basistunnel wurde indessen mit Verfügung vom 28. Oktober 2005 abgeschlossen, während das BGG und damit dessen Artikel 132 Absatz 2 erst am 1. Januar 2007 in Kraft getreten ist. Dies führt seither dazu, dass bei NEAT-Verfahren (Detailprojekte, Projektänderungen) zwei unterschiedliche Rechtsmittelwege gelten, ohne dass dies dem Zweck entsprechen würde, der mit dem Erlass der Bestimmung verfolgt wurde: für den Gotthard-Basistunnel zweistufig (UVEK → Bundesverwaltungsgericht → Bundesgericht), für den Ceneri-Basistunnel weiterhin einstufig (UVEK → Bundesgericht). Dieser Rechtszustand soll korrigiert werden.

## 2.4

### Eisenbahngesetz

#### *Art. 14a* Melde- und Mitwirkungspflicht

Auch hier geht es um eine Rechtsvereinheitlichung im Bereich des öffentlichen Verkehrs: Wie beim Seilbahngesetz (siehe Erläuterungen dort) soll auch im Eisenbahngesetz die Verletzung gewisser Pflichten (Meldepflicht, Mitwirkungspflicht und Sorgfaltspflicht) unter Strafe gestellt werden können, dies allerdings in Form von Antragsdelikten (siehe Erläuterungen zu Art. 86 Abs. 2 Bst. b). Während die Sorgfaltspflicht in Artikel 17 Absatz 4 bereits hinlänglich geregelt ist, erfordert Artikel 14a eine Anpassung und Präzisierung. In Absatz 1 wird neu die Meldepflicht geregelt, Absatz 2 umschreibt die Mitwirkungspflichten der Unternehmen.

#### *Art. 18 Abs. 2*

Dieser Artikel setzt das UVEK als Plangenehmigungsbehörde für die im Anhang genannten Grossprojekte ein. Darunter fallen Projekte der SBB, anderer konzessionierter Transportunternehmen sowie die Auflageprojekte der NEAT. Die Auflistung ist seit längerer Zeit nicht mehr aktuell, diverse Bauvorhaben sind längst realisiert, andere werden wohl in absehbarer Zeit nicht realisiert. Der Anhang soll zusammen mit der Bestimmung in Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe b EBG ersatzlos aufgehoben werden.

Massgebend für diese Aufhebung ist, dass mit der Neuregelung der Bundesverwaltungsrechtspflege für sämtliche Rechtsmittel gegen Entscheide des BAV erstinstanzlich das Bundesverwaltungsgericht zuständig ist. Der direkte Instanzenzug UVEK → Bundesgericht wurde mit der Neuregelung der Bundesverwaltungsrechtspflege per 1. Januar 2007 aufgehoben. Sämtliche Entscheide des UVEK können ebenfalls beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Es macht deshalb keinen Sinn mehr, das UVEK als erstinstanzliche Plangenehmigungsbehörde für Eisenbahnanlagen zu belassen. Namentlich bei den NEAT-Projekten führt das BAV in der Praxis die Verfahren selbstständig durch. Mit dem Wegfall des UVEK als Plangenehmigungsbehörde wird der in den übrigen Infrastrukturbereichen geltende Rechtsmittelweg Bundesamt → Bundesverwaltungsgericht → Bundesgericht hergestellt. Einzige Ausnahme bilden die Nationalstrassen, wo das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Bauherr, das UVEK hingegen als Plangenehmigungsbehörde auftritt. Auch hier sind dessen Entscheide jedoch erstinstanzlich beim Bundesverwaltungsgericht anfechtbar.

#### *Art. 23* Benützungsvorschriften

Die Regelung der Benützungsvorschriften im Eisenbahngesetz entspricht der Regelung in Artikel 18a PBG. Sie wird jedoch dadurch nicht entbehrlich, da in jedem Bahnhof einheitliche Benützungsvorschriften gelten müssen, auch wenn er von einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt wird. Demensprechend sind die Benützungsvorschriften des Bahnhofs von der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin zu erlassen.

Benützungsvorschriften sind nicht nur für das Bahnhofgebiet erforderlich, sondern auch für andere Anlagen, die den Reisenden zur Benützung geöffnet sind. Zu den-

ken ist beispielsweise an einfache Haltestellen oder bahneigene Abstellflächen für Velos (Bike+Rail) oder Personenwagen (Park+Rail).

Da die Transportunternehmen für öffentliche Sachen im Gemeingebrauch keinen privatrechtlichen Besitzschutz geltend machen können, können sie für diese auch keine richterlichen Verbote erwirken.<sup>32</sup> Dementsprechend muss ihnen für all diese Flächen die Möglichkeit offenstehen, die Nutzung mittels Benützungsbestimmungen öffentlich-rechtlich zu regeln. Zu diesen Flächen gehören beispielsweise auch Park+Rail-Anlagen, sofern diese von Eisenbahnunternehmen betrieben werden und deshalb ein privatrechtlicher Besitzschutz fehlt.

#### *Art. 39 Abs. 4*

Es soll klargestellt werden, dass vertragliche Streitigkeiten zwischen Vermietern und Mietern von Nebenbetriebsräumen oder -flächen von den Zivilgerichten zu beurteilen sind.

#### *Art. 86*            *Übertretungen*

Heute erklärt Artikel 86 jeglichen Verstoss gegen eine Vorschrift über die Benützung des Bahnhofgebiets zu einer Übertretung. Diese Regelung genügt den heutigen rechtsstaatlichen Anforderungen nicht mehr, da sie es den Eisenbahnunternehmen überlässt, die Straftatbestände zu definieren, und selbst nicht erkennen lässt, welche Verhaltensweisen untersagt sind. Artikel 86 ist daher aufzuheben, soweit er pauschal jeden Verstoss gegen Benützungsvorschriften unter Strafe stellt. Diejenigen Verstösse, die zukünftig als Vergehen bestraft werden sollen, müssen vom Gesetzgeber oder vom Bundesrat ausdrücklich bezeichnet werden. Entsprechende Regelungen finden sich in Artikel 57 Absatz 4 Buchstaben d, g und h PBG.

*Absatz 1:* Das Betreten des Bahnbetriebsgebiets ohne Erlaubnis wird zum Offizialdelikt. Strafbar ist nur die vorsätzliche Tatbegehung.

*Absatz 2:* Der Verstoss gegen die Sorgfaltspflicht, die Melde- oder die Mitwirkungspflicht soll ebenso wie im Bereich der Seilbahnen auf Antrag als Übertretung bestraft werden können.

*Absatz 3* gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen oder Benützungsvorschriften als Übertretungen strafbar zu machen. Die Bestimmung tritt an die Stelle von Artikel 86a Buchstabe e, der solche Widerhandlungen als Vergehen qualifizierte.

#### *Art. 86a Abs. 1 Einleitungssatz, Bst. b, d, e und g sowie Abs. 2*

Mit dem Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, das am 1. Juli 2013 in Kraft getreten ist, erhält die Vergehensstrafnorm des Eisenbahngesetzes eine Differenzierung zwischen vorsätzlicher und fahrlässiger Begehung (Abs. 1 und 2). Vorliegend wird ein weiterer Schritt in Richtung Harmonisierung der Strafbestimmungen unternommen. Eine lückenlose Vereinheitlichung der verschiedenen Strafbestimmungen ist – auch aus sachlichen Gründen – dennoch nicht möglich.

So ist der Betrieb einer Eisenbahnanlage ohne Betriebsbewilligung oder in Abweichung davon nach wie vor als Vergehen (*Abs. 1 Bst. a*) eingestuft, während die auf

<sup>32</sup> Urteil 6B\_116/2011 des Bundesgerichts vom 18. Juli 2011

den ersten Blick vergleichbare Personenbeförderung ohne Konzession oder Bewilligung oder in Abweichung davon lediglich eine Übertretung darstellt (Art. 57 Abs. 1 und 2 PBG). Die Unterscheidung rechtfertigt sich dadurch, dass die Gefährdung der öffentlichen Ordnung und der Sicherheit grösser und unmittelbarer ist als in der Personenbeförderung, wenn eine Eisenbahn ohne Konzession oder Bewilligung oder in Abweichung davon betrieben wird.

Die Strafdrohung gemäss *Absatz 1 Buchstabe b* soll sich nicht nur auf den Betrieb von Eisenbahnanlagen, sondern auch auf den Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen erstrecken. Sie gilt nur dann, wenn im konkreten Fall eine Betriebsbewilligung erforderlich gewesen wäre, jedoch nicht, soweit ausländische Betriebsbewilligungen anerkannt sind oder Fahrzeuge gemäss Artikel 83 EBV als zugelassen gelten.

*Absatz 1 Buchstabe d* soll aufgehoben werden, da er eine strengere Strafdrohung als Artikel 292 StGB enthält, wofür keine sachlichen Gründe erkennbar sind.

*Absatz 1 Buchstabe e* wird aufgehoben, weil die Widerhandlung gegen Ausführungsvorschriften, deren Verletzung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird, neu in Artikel 86 Absatz 3 als Übertretung behandelt wird.

Die bisher nur auf Artikel 14a bezogene Strafdrohung in *Absatz 1 Buchstabe g* (Widerhandlung gegen die Pflicht, Unfälle zu melden), wird neu in allgemeinerer Form in Artikel 86 Absatz 2 geregelt. Buchstabe g ist daher aufzuheben.

*Art. 87b*      Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit  
                  ohne Zulassung

Die sachlich begründete Aufhebung von Artikel 86a Absatz 1 Buchstabe e (siehe Erläuterungen dazu) würde der Strafbestimmung in Artikel 40 der Verordnung vom 4. November 2009<sup>33</sup> über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV) die Rechtsgrundlage entziehen. Die genannte Verordnungsbestimmung wird deshalb soweit erforderlich ins Eisenbahngesetz integriert und wo nötig redaktionell angepasst. Damit wird auch dem Erfordernis Rechnung getragen, Vergehen soweit möglich in formellen Gesetzen zu sanktionieren. Artikel 40 STEBV ist entsprechend anzupassen.

*Art. 88*            Verfolgung von Amtes wegen

Im Rahmen der bisherigen Gesetzesanpassungen ist eine Doppelspurigkeit zwischen Artikel 88 Buchstabe a EBG und Artikel 59 PBG entstanden. Der Verweis in Artikel 88 Buchstabe a EBG auf die Artikel 6–8 PBG ist entbehrlich und kann gestrichen werden. Damit kann der Artikel auch redaktionell vereinfacht werden.

*Art. 88a Abs. 2*

Die Mitteilung kantonaler Urteile und Einstellungsbeschlüsse richtet sich nach der Verordnung vom 10. November 2004<sup>34</sup> über die Mitteilung kantonaler Strafentscheide. Die EBG-Bestimmung kann deshalb aufgehoben werden. Die Verordnung ist entsprechend anzupassen.

<sup>33</sup> SR 742.141.2

<sup>34</sup> SR 312.3

## *Anhang*

Der Anhang entfällt, da er infolge der Änderung von Artikel 18 Absatz 2 gegenstandslos wird.

## **2.5 Alpentransit-Gesetz**

### *Art. 12*

Artikel 12 Absatz 1 verweist für die Auflageprojekte der NEAT auf den Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte. Dieser Beschluss ist seit Inkraftsetzung des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1999<sup>35</sup> über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren nicht mehr gültig, der Verweis demnach seit Langem unzutreffend. Zudem kann gemäss Artikel 12 Absatz 2 zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren nach dem genannten Bundesbeschluss verzichtet werden. Auch dieser Verweis ist heute nicht mehr zutreffend. Sodann wird in Artikel 12 Absatz 3 mit dem Auflageprojekt ein detaillierter Umweltverträglichkeitsbericht gefordert. Diese Anforderung ergibt sich indessen bereits aus Artikel 3 der Verordnung vom 2. Februar 2000<sup>36</sup> über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen sowie aus der Verordnung vom 19. Oktober 1988<sup>37</sup> über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV).

Aus diesen Gründen kann der gesamte Artikel 12 angesichts der im Eisenbahngesetz und seinen Ausführungsbestimmungen sowie in der UVPV enthaltenen Regeln ersatzlos aufgehoben werden.

## **2.6 Seilbahngesetz**

### *Art. 18a Bst. c*

Mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 wurde Artikel 18a (Anwendbares Recht) zwar angepasst und verbessert. Dennoch ist auch der neue Hinweis im Einleitungssatz auf die sinngemässe Anwendbarkeit des Eisenbahngesetzes bezüglich der Strafbarkeit rechtlich nicht befriedigend. Zwecks Schaffung einer klaren formellgesetzlichen Grundlage wird dieser Hinweis durch die Übernahme der entsprechenden Artikel aus dem Eisenbahngesetz in das Seilbahngesetz ersetzt (siehe Erläuterungen zu den Artikeln 24a–24e sowie 25b–25d).

Artikel 18a Buchstabe c kann somit gestrichen werden.

### *Art. 24a–24e*

Anstelle eines blossen Verweises auf die Artikel 81–85 und 87–88a EBG werden diese Bestimmungen über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten in einem neuen

<sup>35</sup> AS 1999 3071

<sup>36</sup> SR 742.142.1

<sup>37</sup> SR 814.011

Abschnitt des Seilbahngesetzes konkret aufgeführt. Für die Erläuterungen wird auf die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2<sup>38</sup> verwiesen.

#### *Art. 25* Vergehen

Die bisherige Strafbestimmung des SebG (Art. 25) erweist sich als zu wenig differenziert. Zudem enthält sie sachlich nicht nachvollziehbare Differenzen zum Eisenbahn- und zum Personenbeförderungsgesetz. Die Bestimmung soll daher angepasst und zweigeteilt werden. Neu wird unterschieden zwischen Vergehen (Art. 25) und Übertretungen (Art. 25a).

Eine lückenlose Vereinheitlichung der verschiedenen Strafbestimmungen ist – wie im Eisenbahngesetz – dennoch nicht möglich. Auch für die Seilbahnen gelten die dort erläuterten Unterschiede zum Personenbeförderungsgesetz (siehe Erläuterungen zu Art. 86a EBG).

Die bisherigen Buchstaben c–e werden aufgehoben. Die Regelungsgegenstände der Buchstaben c und d finden sich neu in Artikel 25a Absätze 1 und 2 als Übertretungen. Die ersatzlose Aufhebung von Buchstabe e führt dazu, dass die Widerhandlung gegen eine Verfügung über Artikel 292 StGB ebenfalls neu zur Übertretung wird.

#### *Art. 25a* Übertretungen

Neu werden die im geltenden Recht in Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben c und d erfassten Tatbestände nicht mehr als Vergehen, sondern in Artikel 25a Absätze 1 und 2 als Übertretungen qualifiziert.

Verstöße gegen die Sorgfaltspflicht, die Meldepflicht oder die Mitwirkungspflicht werden derzeit nur im Bereich der Seilbahnen, nicht aber im Bereich der Eisenbahnen oder der konzessionierten Personenbeförderung von Amtes wegen als Übertretungen sanktioniert. Diese Ungleichbehandlung gleichartiger Sachverhalte für verschiedene Transportmittel ist sachlich nicht gerechtfertigt.

Die heute im Bereich der Seilbahnen bestehende Sanktionsdrohung hat zudem den Nachteil, dass so die Meldung von Verstößen gegen die Sorgfaltspflicht gefährdet wird, was wiederum zur Folge hat, dass gegenüber dem BAV Informationen ausbleiben. Damit kann es diese Informationen nicht nutzen, um Defizite zu erkennen und Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen. Dementsprechend sollten Verstöße gegen die Sorgfaltspflicht nicht zwangsläufig zu einer Strafverfolgung führen müssen, wenn sie gemeldet werden, sondern nur dann, wenn wegen eines gravierenden Fehlverhaltens ein überwiegendes Interesse an der Strafverfolgung besteht. Dementsprechend stellen die Tatbestände nach Artikel 25a Absatz 1 Antragsdelikte dar.

#### *Art. 25b–25d*

Diese Strafbestimmungen entsprechen den Artikeln 87, 87a und 88 des Eisenbahngesetzes. Hinsichtlich der Erläuterungen wird auf die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 verwiesen.

Anders als im Personenbeförderungsgesetz obliegt hier die Strafverfolgung einheitlich und ausschliesslich den Kantonen.

### **3 Auswirkungen**

#### **3.1 Auswirkungen auf den Bund**

Die Ausweitung der Zulassungsbewilligungspflicht auf Güterfahrzeuge zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht bedingt zusätzlichen Aufwand bei der Erteilung der Zulassungsbewilligungen. Da ein Teil der Fahrzeuge dieser Fahrzeugkategorie jedoch nur im Werkverkehr eingesetzt wird und somit keine Zulassungsbewilligung benötigt, kann die konkrete Zahl der Gesuche nicht beziffert werden.

Aufgrund der vorgeschlagenen Anpassungen im Verkehrsstrafrecht sind keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund erkennbar. Die Anpassungen im Bereich der Strassenzulassung lassen sich mit den vorhandenen finanziellen Mitteln vornehmen, da lediglich geringfügige Registeranpassungen erforderlich werden.

Die Anpassungen lassen ebenso wenig personelle Auswirkungen auf den Bund erwarten.

#### **3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete**

Indem einzelne Übertretungen, die heute gemäss Artikel 86 EBG nur auf Antrag verfolgt werden, neu zu Offizialdelikten werden (vgl. Art. 86 Abs. 1 EBG), könnte es zu einer geringfügig höheren Belastung der für die Verfolgung zuständigen kantonalen Strafverfolgungsbehörden kommen.

#### **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Gemeinsame Regeln für die Zulassung zur Tätigkeit als Strassentransportunternehmen sind zur Verwirklichung lauterer Wettbewerbsbedingungen erforderlich. Sie tragen zur besseren Berufsqualifikation, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Strassentransportunternehmen, ihrer Kundinnen und Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur grösseren Sicherheit im Strassenverkehr bei. Mit der Ausdehnung der Zulassungsbewilligungspflicht auf die Fahrzeugkategorie zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht wird die Wettbewerbsfähigkeit unter den Anbietern gewährleistet. Ein Teil der Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse wird jedoch ausschliesslich im Werkverkehr eingesetzt und benötigt daher gar keine Zulassungsbewilligung. Alle Strassentransportunternehmen, die gewerbliche Transporte durchführen, sind Konkurrenten und sollen daher die gleichen Zulassungsvoraussetzungen erfüllen.

## **4 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu nationalen Strategien des Bundesrates**

### **4.1 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 25. Januar 2012<sup>39</sup> zur Legislaturplanung 2011–2015 noch im Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012<sup>40</sup> über die Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt. Sie wird dem Parlament unterbreitet, um die Gleichwertigkeit des schweizerischen Rechts mit dem Recht der Europäischen Union im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen so rasch als möglich wiederherzustellen.

### **4.2 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates**

Die Botschaft ist als Teil des 21. Jahresziels des Bundesrates für das Jahr 2013 («Die Schweiz verfügt über ein finanziell solides und ausgebauten Verkehrsinfrastruktursystem») sowie des Ziels 4 für das UVEK («Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und der langfristigen Finanzierung im Verkehrsbereich») angekündigt.

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit**

Die Vorlage stützt sich hinsichtlich der Regelungen der Strassentransportunternehmen im STUG auf Artikel 95 Absatz 1 der Bundesverfassung<sup>41</sup> (BV) und im Übrigen auf Artikel 87 BV.

Der Bundesrat wird in Artikel 57 Absatz 5 PBG, Artikel 86 Absatz 3 EBG, Artikel 25a Absatz 2 SebG und Artikel 11 Absatz 4 STUG zum Erlass gesetzesvertretenden Verordnungsrechts ermächtigt. Es geht in allen Fällen darum, dass der Bundesrat die Befugnis erhält, Verstösse gegen Ausführungsbestimmungen oder Benützungsvorschriften als Übertretungen strafbar zu erklären. Dies ist erforderlich, da andernfalls die Einhaltung solchen nachgeordneten Rechts nicht mit Mitteln des Strafrechts durchgesetzt werden könnte.

### **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Mit Abschluss des Landverkehrsabkommens hatte sich die Schweiz verpflichtet, im Bereich des gewerblichen Strassengüterverkehrs gleichwertige Vorschriften hinsichtlich der Genehmigung für die schweizerischen Verkehrsunternehmen anzuwenden. Das Landverkehrsabkommen enthält aber grundsätzlich keine Vorschrift, wonach neue Rechtsakte oder Weiterentwicklungen von bestehendem, im Anhang des Abkommens aufgeführtem Unionsrecht in das Abkommen übernommen werden

<sup>39</sup> BBl 2012 481

<sup>40</sup> BBl 2012 7155

<sup>41</sup> SR 101

