



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

BAV, April 2013

Strassenzulassung und Verkehrsstrafrecht; Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung



INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	3
1.1. Auftrag	3
1.2. Durchführung der Vernehmlassung	3
2. Auswertung der Stellungnahmen	4
2.1 Generelle Haltung	4
2.2 Beantwortung des Fragebogens.....	5
Frage 1: Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen und Inhalten der Vorlage einverstanden?	5
Frage 2: Sind Sie damit einverstanden, mit der Lizenzpflicht neu auch die Güterfahrzeuge zwischen 3.5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht einzubeziehen?.....	5
Frage 3a: Sind Sie damit einverstanden, dass im öffentlich zugänglichen Register neu auch die verantwortlichen Personen (Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter) und die Anzahl Fahrzeuge eingetragen werden?	5
Frage 3b: Sind Sie damit einverstanden, den – nicht öffentlich – zugänglichen Teil des Registers auf Anfrage der zuständigen Behörden der EU Staaten direkt zugänglich zu machen?	6
Frage 4: Sind Sie mit den Vorschlägen in Art. 4 STUG betreffend Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter einverstanden?	6
Frage 5: Haben Sie zu den beabsichtigten Harmonisierungen in den Strafbestimmungen des öffentlichen Verkehrs Bemerkungen oder Fragen?	7
Frage 6: Haben Sie zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen weitere Bemerkungen?.....	7
2.3 Weitere Bemerkungen	8
Anhang 1: Liste der Adressaten des Vernehmlassungsverfahrens	10
Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage über die Strassenzulassung und Verkehrsstrafrecht; Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse	15



1. Ausgangslage

1.1. Auftrag

Die Schweiz wendet seit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft bei der Zulassung von Strassenverkehrsunternehmen und Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleichwertige Rechtsvorschriften wie die Staaten der Europäischen Union an. In der EU wurden bereits bestehende Bestimmungen in neuen Verordnungen zusammengefasst und teilweise ergänzt. Um die Integration der Schweiz in den europäischen Strassenverkehrsmarkt zu festigen, wurden entsprechende Anpassungen vorgeschlagen.

1.2. Durchführung der Vernehmlassung

Das Vernehmlassungsverfahren über die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und anderer Erlasse wurde am 15. Juni 2012 vom Bundesrat eröffnet. Die interessierten Kreise hatten bis zum 11. Oktober 2012 Gelegenheit, zu den Entwürfen Stellung zu nehmen. Im vorliegenden Bericht werden alle Stellungnahmen berücksichtigt, die bis zum 28. November 2012 beim Bundesamt für Verkehr eingingen.

Zur Teilnahme eingeladen wurden 126 Stellen. Von den Eingeladenen nahmen an der Vernehmlassung 23 Kantone sowie die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren, vier politische Parteien, zwei gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden und Städte, fünf gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft und 12 Organisationen teil. Zudem gingen zwei spontane Stellungnahmen von weiteren Interessierten ein. Insgesamt gingen folglich 49 Stellungnahmen ein.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

	Adressaten total	Antwortende	Davon Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme
Kantone / kantonale Konferenzen	30	24 (23 Einzelkantone und 1 kantonale Konferenz)	1
Politische Parteien	13	4	
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	2	1
Wirtschaftsverbände	11	5	1
Organisationen	69	12	4
Total	126	47	7
spontane Stellungnahmen		2	

Die vollständige Liste der Adressaten und eingegangenen Stellungnahmen befindet sich in Anhang 1.

2. Auswertung der Stellungnahmen

2.1 Generelle Haltung

Die Vorlage wird von der grossen Mehrheit gutgeheissen. Nur bei einzelnen Aspekten gibt es Widerstand. Am meisten gab die Einführung einer Verkehrsleiterin / eines Verkehrsleiters zu diskutieren: Die *Strassentransportunternehmen* und die *Unternehmensvertreter* sind vollumfänglich gegen die Einführung. Als Argument führen sie unter anderem höhere Kosten an und stellen die Praxistauglichkeit in Frage. Von anderen Stellen (*Kanton Bern, sp, vpod*) wird die Ergänzung der charakterlichen Eigenschaften der Verkehrsleiterin / des Verkehrsleiters gefordert. Die *Bahnunternehmen* wehren sich gegen die Aufhebung der Strafbarkeit der unbefugten Benutzung eines Wartsaals und der Verunreinigung von Anlagen und Fahrzeugen.

Die Mehrheit der Stellungnahmen spricht sich für die Erweiterung der Lizenzpflicht auf Fahrzeuge zwischen 3.5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht aus. Einige Stellungnahmen verlangen eine weitere Ausdehnung der Lizenzpflicht. So fordern *les Routiers Suisses* einen Einbezug der Postdienste, *taxisuisse* eine landesweit einheitliche Lizenzpflicht für Taxiunternehmen und der *ASTAG* eine Ausdehnung auf Gespanne von Traktoren mit Anhängern. Auch der Vorschlag, im öffentlich zugänglichen Register neu die verantwortliche Person (Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter) einzutragen, stösst auf allgemeine Zustimmung. In Bezug auf die neue Regelung, den nicht öffentlichen Teil des Registers auf Anfrage der zuständigen Behörden der EU Staaten direkt zugänglich zu machen, wird häufig gefordert, dass im Gegenzug auch der Schweiz ermöglicht werden sollte, auf die Datenbank der EU zugreifen zu können.



2.2 Beantwortung des Fragebogens

Frage 1: Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen und Inhalten der Vorlage einverstanden?

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden kann den generellen Zielsetzungen und Inhalten der Vorlage zustimmen. Einzig die *SVP* ist klar dagegen. Die *Strassentransportunternehmen* (*Car Tourisme Suisse*, *ASTAG*, *AGVS*, *strasseschweiz*, *taxisuisse*) und der *Schweizerische Gewerbeverband* (*SGV*) sind unter Vorbehalt der nachfolgenden Ausführungen und Einschränkungen einverstanden. Die Vorbehalte betreffen insbesondere die Frage der Einführung des Verkehrsleiters (vgl. Frage 4).

Frage 2: Sind Sie damit einverstanden, mit der Lizenzpflicht neu auch die Güterfahrzeuge zwischen 3.5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht einzubeziehen?

Die Kantone sind mit Ausnahme der Kantone *Zürich* und *Glarus* einverstanden, die Lizenzpflicht auszuweiten. Der *Kanton Glarus* befürchtet einen finanziellen und administrativen Mehraufwand für die Unternehmen und die öffentliche Verwaltung. Der *Kanton Zürich* und der *SGV* erwarten eine administrative Belastung für die Strassentransportunternehmen.

Der *Verband des Personals öffentlicher Dienste* (*VPOD*) stimmt der Frage grundsätzlich zu. Er gibt gleichzeitig zu bedenken, dass die Lizenzpflicht zu einer Umstellung auf Lieferwagen und damit zu einem Verkehrswachstum führen kann.

Die *Strassentransportunternehmen* sind einverstanden. *Taxisuisse* und *strasseschweiz* fordern, auch Taxiunternehmen, die gewerbsmässige Personentransporte mit leichten oder schweren Personenwagen durchführen, neu einer gesetzlichen Zulassungsbewilligung zu unterstellen. Dadurch sollen Wettbewerbsverzerrungen durch „wilde“ Taxidienste oder Einzelfahrer ohne Ausrüstung und Know-how unterbunden werden. *Car Tourisme Suisse* möchte eine Lizenzpflicht zusätzlich für gewerbliche Gütertransporte einführen, die mit Traktoren und Anhängern durchgeführt werden. *Les Routiers Suisses* würden eine klare Regelung der Ausnahmen begrüssen, um Probleme in Posttransporten zu beheben.

Frage 3a: Sind Sie damit einverstanden, dass im öffentlich zugänglichen Register neu auch die verantwortlichen Personen (Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter) und die Anzahl Fahrzeuge eingetragen werden?

Die Kantone sind mit Ausnahme des Kantons *Neuenburg* damit einverstanden, dass im öffentlich zugänglichen Register neu auch die verantwortlichen Personen (Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter) und die Anzahl Fahrzeuge eingetragen werden. Der *Kanton Neuenburg* möchte diese Daten nur den EU-Mitgliedsstaaten und der Schweiz zugänglich machen. Dem *Kanton Nidwalden* ist es wichtig, dass kein zusätzlicher administrativer Aufwand für die Unternehmen und die Kantone entsteht. Der *Kanton Thurgau* und der *Schweizerische Städteverband* weisen auf die Notwendigkeit einer aktuellen Daten-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

bank hin. Ebenso fordern sie, dass Änderungen bei den Verantwortlichkeiten innerhalb einer bestimmten Frist angepasst werden müssen.

Die *Strassentransportunternehmen* sowie der *SGV* stimmen der Fragestellung grundsätzlich zu. Sie fordern jedoch, dass das Institut des Verkehrsleiters nicht eingeführt werden soll und dass der Verkehrsleiter dementsprechend auch nicht in das Register aufgenommen werden soll.

Frage 3b: Sind Sie damit einverstanden, den – nicht öffentlich – zugänglichen Teil des Registers auf Anfrage der zuständigen Behörden der EU Staaten direkt zugänglich zu machen?

Die Änderung gemäss Frage 3b wird von allen Vernehmlassungsteilnehmenden gutgeheissen. Von sechs Kantonen, fünf Organisationen und dem *Schweizerischen Städteverband* (SSV) wird zusätzlich der Wunsch geäussert, dass umgekehrt auch die Schweiz auf die Daten der EU-Mitgliedstaaten zugreifen kann. Der *Kanton Bern* fügt ausserdem an, dass mit dem Zugriff der EU auf die Datenbank kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen soll. Dem *Kanton Nidwalden* ist es wichtig, dass geklärt wird, wie die zuständigen Behörden an die Informationen der Widerhandlungen gelangen. Wäre das BAV mit Rapportkopien zu bedienen, ist eine EDV-Lösung vorzusehen, um den Verwaltungsaufwand gering zu halten.

Frage 4: Sind Sie mit den Vorschlägen in Art. 4 STUG betreffend Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter einverstanden?

Die Kantone sprechen sich für die Funktion der Verkehrsleiterin / des Verkehrsleiters aus. Der *Kanton Bern* schlägt vor, zusätzlich die charakterliche Eignung als Zulassungsvoraussetzungskriterium einzuführen. Auch der *Kanton Waadt* und *Centre Patronal* weisen darauf hin, dass die Rolle der Verkehrsleiterin / des Verkehrsleiters noch präzisiert werden muss. Insbesondere sollen ihre / seine Funktionen und Pflichten genauer ausgeführt werden.

Die Vertreter der *Strassentransportunternehmen* lehnen die Rolle der Verkehrsleiterin / des Verkehrsleiters komplett ab. Sollte diese Rolle eingeführt werden, so sollte sie nur für ein einzelnes Unternehmen tätig sein dürfen. Der Verkehrsleiter / die Verkehrsleiterin müsste in einem Anstellungs- oder Auftragsverhältnis zum Unternehmen stehen, am Grund- oder Stammkapital beteiligt zu sein, reicht nicht aus. Zudem befürchten die *Strassentransportunternehmen* neue administrative Hürden, komplexere Rahmenbedingungen und Kostensteigerungen. Sie stellen folglich die Praxistauglichkeit in Frage. Ausserdem verweisen sie auf die entsprechende EU-Verordnung (VO (EG) Nr. 1072/2009), wonach ein firmeninterner Verkehrsleiter, welcher als Arbeitnehmer in der Firma angestellt oder Eigentümer der Firma ist, in Bezug auf eine Höchstanzahl von Fahrzeugen keiner Beschränkung unterliegt. *Les Routiers Suisses* äussern zudem ihre Bedenken bei der Zulassung von Verkehrsleitern im Auftragsverhältnis. Die Abhängigkeit eines Auftragnehmers gegenüber dem Auftraggeber ist grösser als im Anstellungsverhältnis: Die Geschäftsleitung kann durch die vorgesehene Regelung die Verantwortung für die Verkehrstätigkeiten auslagern und somit nicht belangt werden.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

Die Unternehmensvertreter *economiesuisse* und der SGV lehnen die Vorschläge betreffend Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter ebenfalls ab. Die Vorteile sind nicht ersichtlich und es werden administrative Hürden, komplexere Rahmenbedingungen und daraus resultierende höhere Kosten befürchtet. *Economiesuisse* stellt aufgrund des umfassenden Aufgabengebietes zusätzlich die Praxistauglichkeit in Frage, wenn die Verkehrsleiterin / der Verkehrsleiter für mehrere Unternehmen tätig sein kann.

EVP und *SP* sind grundsätzlich mit den Vorschlägen in Art. 4 STUG einverstanden. Die *SP* möchte die charakterliche Eignung als Kriterium in Art. 4 ergänzen. Die *SVP* spricht sich gegen die Verkehrsleiterin / den Verkehrsleiter aus, da die Partei in der neuen Rolle keinen Nutzen sieht.

Frage 5: Haben Sie zu den beabsichtigten Harmonisierungen in den Strafbestimmungen des öffentlichen Verkehrs Bemerkungen oder Fragen?

Der *Kanton Zug* stellt die Frage, warum in den Änderungen des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) und des Seilbahngesetzes (SR 743.01) bei den Bestimmungen zu den Übertretungen darauf verzichtet wird, bezüglich der Busse eine frankenmässige Obergrenze zu verankern, wie dies in der Änderung von Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) der Fall ist. Ihres Erachtens müsste diese Obergrenze im Sinne der Harmonisierung auch in Art. 86 des Eisenbahngesetzes und in Art. 25a des Seilbahngesetzes eingefügt werden.

Ebenfalls im Hinblick auf die beabsichtigte Harmonisierung der Strafbestimmungen stellt sich dem *Kanton Aargau* und dem *VPOD* die Frage, ob sich die Widerhandlung gegen eine Verfügung (Art. 86a Abs. 1 lit. d EBG) als Vergehen zu bezeichnen lässt, wohingegen eine derartige Widerhandlung im Seilbahngesetz lediglich eine Übertretung darstellt.

Frage 6: Haben Sie zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen weitere Bemerkungen?

Stellungnahmen zu Art. 57 PBG:

Die *SBB*, die *BLS* und der *VöV* lehnen die Aufhebung der Strafbarkeit der unbefugten Benutzung eines Wartsaals und der Verunreinigung von Anlagen und Fahrzeugen ab.

Die *SBB* begründet ihre Stellungnahme damit, dass Tatbestände vermehrt als Straftaten und nicht als Tarifzuschläge ausgestaltet werden. Zudem betonen die *SBB*, dass die Ausgestaltung der Straftatbestände als Officialdelikte der einzig richtige Weg ist. Denn bei Antragsdelikten können keine einfach zu verhängenden Ordnungsbussen erteilt werden. Deshalb sind auch die in Art. 57 Abs. 2 PBG aufgeführten Übertretungen als Officialdelikte auszugestalten. Den Unternehmen soll die Möglichkeit der Strafverfolgung weiterhin offenstehen, betont der *VöV*. Die beiden Bahnunternehmen beantragen die Erweiterung von Art. 86 EBG um die Bestrafung mit Busse, wer vorsätzlich gegen die Benutzungsvorschriften für das Bahnhofsgelände verstösst. Die *BLS* fordert den Bundesrat zudem auf, festzulegen, welche Objekte das Bahnhofsgelände umfasst, und entwirft dazu Art. 12c der Eisenbahnverordnung (EBV; SR 742.141.1).



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

Die VBZ sind gegen die Streichung des Straftatbestandes der Verunreinigung von Fahrzeugen. Der Zivilklageweg sei nicht sinnvoll, da sich Kosten und Nutzen in keinem Fall die Waage halten. Zudem verunmögliche dies die effiziente, wirtschaftliche und rechtsgleiche Gebühreneinforderung. Deswegen sollte die Teilrevision zum Anlass genommen werden, das Inkasso-Verfahren der Taxzuschläge überhaupt zu ermöglichen.

Stellungnahmen zu Art. 7 Abs. 5 STUG:

Der *Kanton Waadt* und *Centre Patronal* können die Streichung von Art. 7 Abs. 5 STUG nicht nachvollziehen. Sie führen an, dass es – anders als im Bericht geschrieben – üblich ist, gewisse Prozeduren zu vereinfachen.

Stellungnahmen zu Art. 8 Abs. 1 STUG:

Den *Strassentransportunternehmen* geht der Entwurf zu wenig weit. Der Artikel sollte sich konkret über Art und Intensität der Kontrolltätigkeit äussern. Sie fordern einen schweizweit einheitlichen Vollzug mit angemessenem personellen Mitteleinsatz. Das Lizenzobligatorium mache nur dann Sinn, wenn es auch kontrolliert würde und mit einer gewissen Kontrollwahrscheinlichkeit auf der Strasse und im Betrieb zu rechnen sei.

Der *Kanton Waadt* und *Centre Patronal* führen an, dass Art. 8 Abs. 1 STUG nicht genügend explizit ist und nicht ersichtlich wird, welches Ziel erreicht werden soll. Sie fragen sich, mit welchen Kriterien beispielsweise Unternehmen als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft werden.

Stellungnahmen zu Art. 11 STUG:

Dem *Kanton Waadt* und *Centre Patronal* scheint insbesondere die Fahrlässigkeit in Art. 11 Abs. 2 STUG zu vage formuliert.

Die *Strassentransportunternehmen* und der *SGV* befürworten zwar die Strafverschärfung bei Vorsatz, lehnen hingegen die Verschärfung bei Fahrlässigkeit ab.

2.3 Weitere Bemerkungen

Der *Kanton Aargau* und der *Kanton Nidwalden* sprechen sich gegen die in der EU geltende Kabotage-Regelung aus und befürworten die vorgeschlagene Beibehaltung der heute in der Schweiz geltenden Bestimmungen. *Economiesuisse* hingegen setzt sich für eine künftige Kabotage-Liberalisierung ein, da so der Transportwettbewerb in der Schweiz gefördert und das Angebot verbessert werden könne.

Vom *Kanton Thurgau* wird gefordert, dass vorsätzliche Verfälschungen von Fahrtschreiber-Aufzeichnungen inklusive Falschausstellung von Ruhezeit oder Ferienbestätigungen nicht nur als Übertretung gelten sollten. Vielmehr solle Art. 251 StGB (Urkundenfälschung) zur Anwendung kom-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

men, da der Unrechtsgehalt einer bewussten und vorsätzlichen Fälschung weit grösser sei, als beim fahrlässigen Nichtausfüllen oder Nichtmitführen des Fahrtenblatts.

Aus Sicht des *Kantons Nidwalden* muss der Begriff „Dienstunfähigkeit“ und insbesondere „Angetrunkenheit“ klar umschrieben bzw. definiert werden. Zudem soll geklärt werden, wer die Überprüfung durchführt und wie sie erfolgen sollen. Ansonsten seien die Messwerte gerichtlich nicht verwertbar. Auch soll der Begriff „sicherheitsrelevante Tätigkeiten“ mit den wichtigsten Beispielen konkretisiert werden. Der *Kanton Schwyz* fordert, die Verfolgungen und Beurteilungen von Übertretungen zu klären.

Kurz- bis mittelfristig ist für die *SBB* ein Ordnungsbussengesetz anzustreben, in dem die Straftatbestände des öffentlichen Verkehrs verankert werden.

Der *SSV* fordert, die Transportbranche frühzeitig über die beschlossenen Änderungen zu informieren.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

Anhang 1: Liste der Adressaten des Vernehmlassungsverfahrens

Abkürzung	Absender	Stellungnahme
1. Kantone		
AG	Kanton Aargau	Ja
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden	Ja
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden	Nein
BL	Kanton Basel-Landschaft	Ja
BS	Kanton Basel-Stadt	Ja
BE	Kanton Bern	Ja
GE	Canton de Genève	Ja
GL	Kanton Glarus	Ja
GR	Kanton Graubünden	Ja
FR	Canton de Fribourg	Ja
JU	Canton de Jura	Ja
LU	Kanton Luzern	Ja
NE	Canton de Neuenburg	Ja
NW	Kanton Nidwalden	Ja
OW	Kanton Obwalden	Ja
SH	Kanton Schaffhausen	Ja
SZ	Kanton Schwyz	Ja
SO	Kanton Solothurn	Ja
SG	Kanton St. Gallen	Ja
TG	Kanton Thurgau	Ja
TI	Cantone di Ticino	Nein
UR	Kanton Uri	Nein
VD	Canton de Vaud	Ja
VS	Kanton Wallis	Ja
ZG	Kanton Zug	Ja



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

ZH	Kanton Zürich	Ja
	Konferenz der Kantonsregierungen	Nein
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren	Ja
	Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr	Nein
	Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren	Nein
2. Parteien		
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz	Nein
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	Nein
CSP	Christlich-soziale Partei Obwalden	Nein
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	Nein
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz	Ja
FDP	Die Liberalen.	Ja
GPS	Grüne Partei der Schweiz	Nein
GLP	Grünliberale Partei Schweiz	Nein
GB	Grünes Bündnis	Nein
Legà	Lega dei Ticinesi	Nein
MCR	Mouvement Citoyens Romand	Nein
SVP	Schweizerische Volkspartei	Ja
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	Ja
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden / Städte/ Berggebiete		
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband	Ja
SSV	Schweizerischer Städteverband	Ja
	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	Nein
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		
	economiesuisse	Ja
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband	Ja
	Schw. Arbeitgeberverband	Nein
	Schw. Bauernverband	Nein



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

	Schw. Bankiervereinigung	Nein
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund	Ja
	Kaufmännischer Verband	Ja
	Travail Suisse	Nein
	Schw. Baumeisterverband	Nein
	Centre Patronal	Ja
	Gewerkschaft Unia	Nein
5. Organisationen		
	Alpen-Initiative, Initiativkomitee	Nein
	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana	Nein
VSAI	auto-schweiz, Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure	Nein
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz	Ja
ACS	Automobilclub der Schweiz	Nein
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn	Ja
	Club der Autofreien Schweiz	Nein
	Cercle Bruit Schweiz	Nein
	Coop Schweiz (Basel)	Nein
	Die Schweizerische Post	Nein
zb	Die Zentralbahn	Nein
	EICom	Ja
EV	Erdöl-Vereinigung	Nein
	equiterre	Nein
	Fachverband Infra	Nein
FRC	Fédération romande des consommatrices	Nein
FER	Fédération des entreprises romandes	Ja
	Grundrechte.ch	Nein
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals	Nein
	Gotthard-Komitee	Nein
	GS1 Schweiz	Nein



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

	Handelskammer beider Basel	Nein
	Hauptstadtregion Schweiz	Nein
	Hupac AG	Nein
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	Nein
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz	Nein
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr	Nein
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr	Nein
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	Nein
	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz	Nein
KF	Konsumentenforum	Nein
	Les Routiers Suisses	Ja
	Lötschberg-Komitee	Nein
	Luzern Plus	Nein
	Metropolitanraum Zürich	Nein
	Migros-Genossenschafts-Bund	Nein
	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs	Nein
	procure.ch, Fachverband für Einkauf und Supply Management	Nein
	Pro Bahn Schweiz	Nein
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn	Nein
	Region Sarganserland-Werdenberg	Nein
RhB	Rhätische Bahn	Nein
SB	Seilbahnen Schweiz	Nein
SAEB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter	Nein
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	Ja
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	Ja
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure	Nein
STV	Schweizerischer Tourismusverband	Nein
	Schweizerische Rheinhäfen	Nein



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

SOB	Schweizerische Südostbahn	Nein
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	Nein
VPOD	Verband des Personals öffentlicher Dienste	Ja
	Spedlogswiss Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen	Nein
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz	Nein
FRS	strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs	Ja
	Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz	Nein
	Syna	Nein
SSC	Swiss Shipper's Council	Nein
TCS	Touring Club der Schweiz	Nein
	Transfair	Nein
VöV	Verband öffentlicher Verkehr	Ja
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft	Nein
VSPB	Verband Schweizerischer Polizeibeamter	Nein
VSMS	Verband Schweizerischer Markt- und Sozialforscher	Nein
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter	Nein
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute	Nein
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	Ja
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz	Ja
	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs	Nein
	Car Tourisme Suisse	Ja
	Taxisuisse	Ja



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-05-21/342

Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage über die Strassenzulassung und Verkehrsstrafrecht; Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse

- Frage 1: Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen und Inhalten der Vorlage einverstanden?
- Frage 2: *Sind Sie damit einverstanden, in die Lizenzpflicht neu auch Güterfahrzeuge zwischen 3.5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht einzubeziehen?*
- Frage 3a: *Sind Sie damit einverstanden, dass im öffentlich zugänglichen Register neu auch die verantwortlichen Personen (Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter) und die Anzahl Fahrzeuge eingetragen werden?*
- Frage 3b: *Sind Sie damit einverstanden, den – nicht öffentlich – zugänglichen Teil des Registers auf Anfrage der zuständigen Behörden der EU Staaten direkt zugänglich zu machen?*
- Frage 4: *Sind Sie mit den Vorschlägen in Art. 4 STUG betreffend Verkehrsleiterin / Verkehrsleiter einverstanden?*
- Frage 5: *Haben Sie zu den beabsichtigten Harmonisierungen in den Strafbestimmungen des öffentlichen Verkehrs Bemerkungen oder Fragen?*
- Frage 6: *Haben Sie zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen weitere Bemerkungen?*