

12.000

**Strassenzulassung und Verkehrsstrafrecht; Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse**

Erläuternder Bericht für das Vernehmlassungsverfahren

vom ...

Inhaltsverzeichnis

1 Grundzüge der Vorlage	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Neue Verordnungen in der EU	4
1.2.1 Zugang zum Beruf VO (EG) Nr. 1071/2009	5
1.2.2 Zugang zum Güterverkehrsmarkt VO (EG) Nr. 1072/2009	6
1.2.3 Grenzüberschreitender Personenkraftverkehr VO (EG) Nr. 1073/2009	6
1.3 Wichtigste inhaltliche Änderungen in den EU Verordnungen gegenüber heute	7
1.3.1 Ausdehnen der Lizenzpflicht	7
1.3.2 Kabotageregelung	7
1.3.3 Elektronisches Register	7
1.3.3.1 Öffentlich zugänglicher Teil	8
1.3.3.2 Austausch von Daten zwischen den Mitgliedstaaten	8
1.3.4 Verkehrsleiter / Verkehrsleiterin	8
1.3.5 Sanktionen	9
1.3.6 Ergänzende Anpassungen	9
2 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	10
3 Auswirkungen	20
3.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen	20
3.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen	21
4 Rechtliche Aspekte	21
4.1 Verfassungsmässigkeit	21
4.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen	21
Titel Rechtstext (Entwurf)	99

Vernehmlassung über die Vorlage Strassenzulassung und Verkehrsstrafrecht; Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

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 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen vom 20. März 2009 (STUG)¹ geprüft.

Die Schweiz wendet seit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft bei der Zulassung von Strassenverkehrsunternehmen und Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleichwertige Rechtsvorschriften wie die Staaten der Europäischen Union (EU) an (Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999, LVA)².

1.2 Neue Verordnungen in der EU

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

Gestützt auf das LVA wendet die Schweiz insbesondere nach den Anhängen 1, 4 und 7 bei der Zulassung von Strassenverkehrsunternehmen und Bewilligungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleichwertige Rechtsvorschriften an wie die EU Staaten. Neue Bestimmungen oder eine Revision der Bestimmungen der EU in diesen Bereichen sind für die Schweiz daher insofern relevant, als unterschiedliche Vorschriften den Marktzugang behindern können. Die Erfahrungen in der Anwendung der bisherigen Bestimmungen zeigen, dass die neuen Verordnungen der EU Anpassungen enthalten, die auch für die Schweiz Verbesserungen und Klärung bringen. Um die Integration der Schweiz in den europäischen Strassenverkehrsmarkt zu festigen, schlägt der Bundesrat deshalb die Übernahme der neuen Bestimmungen für die Zulassung zum Beruf des Güter- und

¹ SR 744.10

² SR 0.740.72

Personenkraftverkehrsunternehmers und zum Güterverkehrsmarkt mit der vorliegenden Gesetzesrevision vor.

Die teilweise bereits bestehenden Bestimmungen in der EU wurden in folgenden Erlassen zusammengefasst und mit neuen Inhalten ergänzt:

- 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 Rates³
- 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)⁴
- 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. 561/2006⁵
- Beschluss 2009/992/EU der Kommission vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind⁶
- Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register des Kraftverkehrsunternehmens.⁷

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 werden erst ab dem 31. Dezember 2012 gelten.

Ergänzend zu den Anpassungen der Strafbestimmung des STUG werden Anpassungen an den Strafbestimmungen in den Bereichen der Eisenbahnen, Seilbahnen und Personenbeförderung vorgeschlagen, um eine bessere Konvergenz der Strafbestimmungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.

1.2.1 Zugang zum Beruf VO (EG) Nr. 1071/2009

Mit der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen

³ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

⁴ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

⁵ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88.

⁶ ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36.

⁷ ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21.

Befähigungsnachweisen sind die Mindestbedingungen festgelegt. Jedoch wurde diese Richtlinie von den Mitgliedstaaten der EU uneinheitlich angewandt. Diese Unterschiede haben verschiedene negative Auswirkungen, insbesondere Wettbewerbsverfälschung und fehlende Markttransparenz und ein unterschiedliches Mass an Kontrolle sowie die Gefahr, dass Unternehmen, die Mitarbeitende mit geringer fachlicher Eignung beschäftigen, nachlässig sind im Hinblick auf die Vorschriften zur Sicherung im Strassenverkehr und zum Sozialschutz oder diese weniger genau einhalten, was dem Bild der gesamten Branche abträglich sein kann.

Der Gesetzgeber in der EU erachtete es daher als erforderlich, die geltenden Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu modernisieren, um deren einheitlichere und wirksamere Anwendung zu gewährleisten und hat die entsprechenden Bestimmungen auf Verordnungsstufe erlassen.⁸

1.2.2 Zugang zum Güterverkehrsmarkt VO (EG) Nr. 1072/2009

Die Regeln über den Zugang zum Markt werden in wesentlichen Punkten geändert und im Interesse der Klarheit und Vereinfachung in einer einzigen Verordnung zusammengefasst. Dadurch werden die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EWG) Nr. 3118/93 sowie die Richtlinie 2006/94/EG aufgehoben.

Von der Lizenzpflicht ausgenommen sind nach Artikel 1 Absatz 5 dieser Verordnung neu Kraftfahrzeuge, deren **Gesamtmasse 3,5 t** nicht übersteigt.

1.2.3 Grenzüberschreitender Personenkraftverkehr VO (EG) Nr. 1073/2009

Zur Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik gehört 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 Mitgliedstaats, in dem sie ansässig sind. Es wurde auch hier aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung eine Neufassung der bisherigen Vorschriften in einer einzigen Verordnung zusammengefasst.⁹ Die Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 werden entsprechend aufgehoben.

⁸ Erwägungen (1-4) der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

⁹ Erwägung 2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.

1.3 Wichtigste inhaltliche Änderungen in den EU Verordnungen gegenüber heute

1.3.1 Ausdehnen der Lizenzpflicht

Nach altem Recht war für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 6 Tonnen keine Gemeinschaftslizenz erforderlich. Neu sind in der EU nur noch Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse, einschliesslich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigen 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 des LVA heute die Lizenzpflicht 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 der Lizenzpflicht denjenigen der EU anzupassen, d.h. auszuweiten. Die entsprechende Definition ist im STUG aufzunehmen.

1.3.2 Kabotageregelung

Eine Neuerung in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 betrifft die einheitliche und in der ganzen EU geltende Kabotageregelung. Ein Güterverkehrsunternehmen mit einer EU-Lizenz ist berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in dem Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchzuführen. Diese Beförderungen müssen jedoch innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.

Gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 soll auch für den Personenkraftverkehr die Kabotage neu im Linienverkehr durch ein im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässiges Verkehrsunternehmen anlässlich eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes möglich sein.

Nach Artikel 14 LVA sind Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet eines Mitgliedstaats der EU mit einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeug sowie die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat der EU zugelassenen Fahrzeug nach LVA 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 geltenden LVA beibehalten werden.

1.3.3 Elektronisches Register

Ein wesentlicher Inhalt 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. Nach Art. 16 VO (EG) Nr. 1071/2009 ist das Register in zwei Teile gegliedert.

1.3.3.1 Öffentlich zugänglicher Teil

Der erste Teil ist öffentlich zugänglich zu machen und enthält folgende Informationen:

- Name und Sitz des Unternehmens
- Art der Zulassungsbewilligung
- Name des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin
- Anzahl 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 Lizenz. Angaben zur Anzahl Fahrzeuge und Name des Verkehrsleiters, der Verkehrsleiterin sind hingegen im heutigen - über das Internet publizierten - Register bisher nicht enthalten.

1.3.3.2 Austausch von Daten zwischen den Mitgliedstaaten

Der zweite Teil des elektronischen Registers enthält Zahl, Kategorie und Art der schwerwiegenden Verstösse, welche zu einer Verurteilung oder Sanktion in den vorangegangenen 2 Jahren geführt haben sowie die Namen der Personen, die als Verkehrsleiter für ungeeignet erklärt wurden. Die Daten dienen den für die Erteilung und den Widerruf von Zulassungsbewilligungen zuständigen Behörden bei der Beurteilung der Frage, ob ein Unternehmen den Anforderungen an die Zuverlässigkeit genügt.

Der Bundesrat kann die Liste der schwerwiegenden Verstösse über die in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinaus genannten ergänzen. Insbesondere wird der Bundesrat zu präzisieren haben, welche Widerhandlungen gegen die in Artikel 5 Abs. 1 Bst. 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; Artikel 12 Anhang 7 LVA).

1.3.4 Verkehrsleiter / Verkehrsleiterin

Der Begriff des Verkehrsleiters, der Verkehrsleiterin besteht in der Schweiz nach den geltenden Bestimmungen nicht explizit. Allerdings müssen bei einem Antrag, der nicht von einer natürlichen Person gestellt wird, die Voraussetzungen Zuverlässigkeit und fachliche Eignung von einer Person erfüllt werden, welche der

Unternehmensleitung angehört oder eine leitende Funktion für die Erbringung der Transportleistung ausübt.

Es wird daher die Einführung und Präzisierung des Begriffs des Verkehrsleiters, der Verkehrsleiterin auf Gesetzesstufe vorgeschlagen, die zugleich für die Strassentransportunternehmen klarere Regelungen für den Nachweis der fachlichen Eignung mit sich bringt.

1.3.5 Sanktionen

Die Sanktionen werden in den drei vorstehend erwähnten Verordnungen thematisiert (Art. 22 VO (EG) Nr. 1071/2009, Art. 16 VO (EG) Nr. 1072/2009 und Art. 27 VO (EG) Nr. 1073/2009). 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, der Verkehrsleiterin umfassen.

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

Ergänzend zu den Anpassungen der Strafbestimmung des STUG werden analoge Anpassungen an den Strafbestimmungen im Bereich der Eisenbahnen, Seilbahnen und Personenbeförderung vorgeschlagen. Dadurch sollen die Strafbestimmungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs besser harmonisiert werden.

1.3.6 Ergänzende Anpassungen

In den EU-Verordnungen Strassenverkehrspaket sind verschiedene Bestimmungen enthalten, die heute in der Schweiz auf Verordnungsstufe (STUV¹⁰ und VPB¹¹) geregelt sind und somit nach Erlass der Gesetze anzupassen wären. Der entsprechende Prozess zur Anpassung wird nach Erlass der Gesetzesbestimmungen erfolgen. Dabei werden insbesondere Verweise auf aktuelle EU Bestimmungen aktualisiert; beim Kriterium der Konkurrenzierung im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr erfolgt eine Liberalisierung gegenüber heute.

Artikel 18a SebG verweist heute bei den Bestimmungen über die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten auf die entsprechenden Bestimmungen im EBG. Nachdem diese Regelung jedoch hinsichtlich des Bestimmtheitsgebotes bei den Strafbestimmungen ungenügend ist, sind diese Bestimmungen im SebG konkret aufzuführen.

Eisenbahnverordnung¹² und Seilbahnverordnung¹³

¹⁰ SR 744.103

¹¹ SR 745.11

¹² SR 742.141.1

¹³ SR 743.011

Der Bundesrat wird auf Verordnungsstufe zu konkretisieren haben, welche Verstösse gegen die Sorgfaltspflicht, die Melde- und Mitwirkungspflichten auf Antrag als Übertretung zu ahnden sind.

In die EBV wird ein neuer Artikel 80a einzufügen sein, der Verstösse gegen die Sorgfaltspflicht (Art. 10 EBV) sowie Meldepflichten (z.B. gemäss Art. 14a EBG) und Mitwirkungspflichten unter Strafe stellt.

Art. 69 SebV wird um die Sorgfaltspflicht (Art. 18 SebG) zu ergänzen sein.

Verordnung zur Durchführung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (V ASOR)¹⁴

Derzeit wird (gemäss Art. 8 der V ASOR) lediglich mit Busse bis 500 Franken bestraft, wer das Fahrtenblatt nicht mitführt oder gar das Fahrtenblatt oder Fahrtenheft fälscht. Der Bundesrat sollte zum einen (durch Streichung der Worte "bis 500 Franken") die Bussandrohung auf die üblichen 10'000 Franken heraufsetzen. Zum anderen sollte er prüfen, ob nicht die Bussandrohung gegen die Fälschung aufgehoben werden könnte und sollte, um sicherzustellen, dass Art. 251 StGB (Urkundenfälschung) 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.

Verordnung über die Mitteilung kantonaler Strafentscheide¹⁵

Nach Aufhebung von Art. 88a Abs. 2 EBG sind in der Verordnung die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen (Ergänzung von Art. 3).

2 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)

Art. 2 Bst. b

Als Strassentransportunternehmen im Güterverkehr gilt weiterhin ein Unternehmen, das gewerbmässige 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

¹⁴ SR 741.618

¹⁵ SR 312.3

Gleichbehandlung aller Strassentransportunternehmen, die gewerbliche Transporte durchführen, gewährleistet.

Art. 2 Bst. d

Es wird vorgeschlagen, den Begriff des Verkehrsleiters/der Verkehrsleiterin in der Schweiz einzuführen. Zu diesem Zweck wird eine analoge Bestimmung zu Artikel 4 Absatz 1 der VO (EG) Nr. 1071/2009 in das STUG aufgenommen. Bei natürlichen Personen entspricht der heutige Absatz 2 (STUG) bereits diesen Anforderungen.

Art. 3 Abs. 4

In Art. 3 Abs. 4 erhält der Bundesrat die Kompetenz, Ausnahmen von der Zulassungsbewilligungspflicht zu erlassen. Hierbei sollen insbesondere die bereits heute von der Zulassungspflicht befreiten Beförderungen wie Werkverkehre, Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste, Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten (Anhang 4 LVA) auf Verordnungsstufe geregelt werden.

Art. 4 Abs. 1 - 4

Wer eine Zulassungsbewilligung beantragt, hat die Kriterien Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung nachzuweisen (Abs. 1 Bst. a-c). Ein Unternehmen benennt zudem eine verantwortliche Person (Verkehrsleiter/Verkehrsleiterin), welche die Anforderungen nach Art. 4 Abs. 1 Bst. a und c STUG erfüllt und als Verkehrsleiter/Verkehrsleiterin für das Unternehmen tätig ist.

Diese Person steht im Anstellungs- oder Auftragsverhältnis zum Unternehmen oder ist am Unternehmen finanziell beteiligt. Sie muss zudem ihren Wohnsitz in der Schweiz nachweisen. In einem schriftlichen Vertrag zwischen dem Unternehmen und der genannten Person sind die tatsächlich und dauerhaft zu erfüllenden Aufgaben und die Verantwortlichkeit als Verkehrsleiter/Verkehrsleiterin genau zu regeln. 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 Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren. Die beauftragte Person darf in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter/Verkehrsleiterin die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von insgesamt 50 Fahrzeugen leiten. Dem Bundesrat soll die Kompetenz zukommen, zu entscheiden, ob Einschränkungen dieser Höchstzahlen festzulegen sind, falls sich in der Praxis ein Regelungsbedarf zeigen sollte. Die beauftragte Person erfüllt die im Vertrag festgelegten Aufgaben ausschliesslich im Interesse des Unternehmens, und ihre Verantwortlichkeiten werden unabhängig von anderen Unternehmen wahrgenommen.

Diese Regelung stellt gegenüber dem heutigen Zustand eine Erleichterung für die Strassentransportunternehmen dar, da sie so den Nachweis der fachlichen Eignung erbringen können, ohne dass diese durch ein Mitglied des Unternehmens selbst erfüllt werden muss. Gleichzeitig wird dadurch eine administrative Erleichterung im Rahmen der Gesuchsbearbeitung ermöglicht, da die Funktion des Verkehrsleiters zukünftig klar dokumentiert ist.

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 Art. 8 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht mehr vorgesehen ist, soll dieser Absatz gestrichen werden.

Art. 8 Abs. 1^{bis}

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 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 1^{bis} STUG werden die gleichen 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 im Todesfall ist neu in Art. 8 Abs. 1^{bis} enthalten und entspricht gleichzeitig derjenigen nach Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

Nach Artikel 3 Absatz 4 STUG führt das BAV ein öffentliches Register über die Inhaberinnen und Inhaber von Zulassungsbewilligungen. Dieser Absatz wird gestrichen und neu in Artikel 9 verankert. Im künftigen Register sollen die Strassentransportunternehmen, d.h. die Inhaber der Zulassungsbewilligungen, die Art der Zulassungsbewilligung (Personen- oder Güterverkehr), der Name des Verkehrsleiters, der Verkehrsleiterin sowie die Anzahl der Fahrzeuge veröffentlicht werden.

Art. 9a Register der schwerwiegenden Verstösse und ungeeigneten Personen

Nach Artikel 9a führt das BAV zudem ein elektronisches Register über schwerwiegende Verstösse, die in den letzten zwei Jahren zu einer Verurteilung oder Sanktion des Strassentransportunternehmens geführt haben sowie über Personen, die als Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin für ungeeignet erklärt wurden.

Auf Verordnungsebene wird klarzustellen sein, was genau unter "schwerwiegenden Verstössen" zu verstehen ist. Es handelt sich derzeit um die in Anhang IV der Verordnung Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstösse. Der Bundesrat kann diese Liste ausweiten, sofern die Kommission gestützt auf Artikel 6 Abs. 2 Bst. b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eine Ausweitung beschliesst oder der Bundesrat die Liste schwerwiegender Verstösse sonst wie für ergänzungsbedürftig hält. In Betracht kommen hier insbesondere Widerhandlungen der in Artikel 5 Absatz 1 STUG genannten Art.

Zweck der Daten ist es, die Behörden bei ihren Entscheidungen über Erteilung und Entzug der Zulassung zum Beruf des Strassentransportunternehmens und zur Beurteilung der Zuverlässigkeit der Verkehrsleiter mit den notwendigen Informationen zu versehen.

Nach Absatz 2 werden die Informationen den zuständigen Behörden der EU Mitgliedstaaten im Abrufverfahren - also automatisch abrufbar - zugänglich gemacht.

Art. 11

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

Zum anderen wird die Strafdrohung auf die Zuwiderhandlung gegen eine erteilte Bewilligung ausgedehnt. Solche Zuwiderhandlungen kommen in der Praxis vergleichsweise oft vor und sind nach geltendem Recht nicht ausreichend zu sanktionieren (*Abs. 1 Bst. b*).

Auch das Zuwiderhandeln gegen eine Verfügung bleibt strafbar (*Abs. 1 Bst. c*).

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

Die Änderungen stehen im Einklang mit den gleichzeitig geplanten Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (Art. 57 Abs. 1 Bst. c und Abs. 2 Bst. a PBG, Erläuterungen siehe dort).

Bundesgesetz über die Personenbeförderung¹⁶

Art. 57

Mit dem 2. Schritt der Bahnreform 2, vom Parlament am 16. März 2012 verabschiedet, erfolgte auch eine Anpassung der Strafbestimmung des PBG (Art. 57). Im Rahmen dieser Vorlage ist eine weitere Anpassung vorgesehen. Sie dient zum einen der Vereinheitlichung der Strafbestimmungen in den verschiedenen Gesetzen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, und soll zum andern eine möglichst sachlogisch abgestufte Sanktionskaskade mit sich bringen.

Analog Art. 11 Abs. 1 lit. 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 ähnlichen Verstössen erreichen zu können (*Abs. 1 Bst. a - c*).

Bei der fahrlässigen Begehung - mithin von minderem Unrechtsgehalt - soll die maximale Bussenhöhe auch hier auf 50'000 Franken begrenzt werden (*Abs. 2*).

Nur mit Busse, also maximal 10'000 Franken, bestraft wird, wer eine Ausführungsvorschrift verletzt, deren Verletzung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird. Hier wird es sich um Delikte von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung handeln, siehe dazu die Erläuterungen zu Artikel 63 Absatz 1.

Die gleiche Sanktion - also Busse bis 10'000 Franken - trifft den Übertretungskatalog in *Abs. 4*: Darunter fallen weiterhin die Delikte gemäss Artikel 57 Absatz 2 Buchstaben b, c und e in der Fassung gemäss dem zweiten Schritt der Bahnreform 2. Sie werden neu zu Absatz 4 Buchstaben a - c.

Aufgehoben werden dagegen die Strafbarkeit der unbefugten Benutzung eines Wartsaals sowie die Strafbarkeit der vorsätzlichen oder fahrlässigen Verunreinigung von Anlagen oder Fahrzeugen. Solche Handlungen müssen nicht durch das PBG sanktioniert werden, da die Transportunternehmen gemäss Artikel 22 Absatz 1 bei Verstössen gegen Benützungsvorschriften Zuschläge erheben können und eine zivilrechtliche Sanktionierung ausreichend ist. Der Zugang zu den Wartsälen lässt sich darüber hinaus über das Hausrecht regeln. In den Bahnhöfen sind zudem gegebenenfalls gerichtliche Verbote gemäss Art. 258 ff. ZPO¹⁷ zu erwirken, so weit die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Art. 58

Gegenüber der Referendumsvorlage zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 wird Art. 58 nicht materiell geändert, sondern nur in Abs. 2 redaktionell "modernisiert" (d.h. sprachlich an Abs. 1 angepasst und zudem geschlechtergerecht formuliert).

¹⁶ SR 745.1

¹⁷ SR 272

Andernfalls müsste man in Abs. 2 beginnen: "Handelt der Täter oder die Täterin fahrlässig, so ...".]

Art. 60

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

Art. 61

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 im Bereich der Personenwagen. 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 *Abs. 4* sieht deshalb diese Möglichkeit ausdrücklich vor. Unter "Fahrt" ist explizit auch die Weiterfahrt zu verstehen. Die Bestimmung umfasst somit Fahrzeuge, die vor der Aufnahme der Reise kontrolliert werden, aber auch solche, bei denen die Kontrolle während der Fahrt erfolgt.

In die gleiche Richtung gehen die - weitergehenden - Massnahmen gemäss StGB¹⁸ mit (Beschlagnahme) und VStrR¹⁹ (Einziehung). *Abs. 5* macht klar, dass diese Massnahmen auch bei Reisebussen etc. ausdrücklich möglich bleiben. Dies natürlich nur unter dann, wenn die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind.

Der bisherige Abs. 4 wird dadurch neu zu Abs. 6.

Art. 63

Gemäss Artikel 57 Absatz 3 wird bestraft, wer Ausführungsvorschriften verletzt, deren Verletzung der Bundesrat unter Strafe gestellt hat. In Ergänzung dieser Bestimmung wird *Abs. 1* mit einer expliziten Delegationsnorm ergänzt. Damit ist sichergestellt, dass auch für in der Verordnung als strafbar erklärte Handlungen eine für die Strafverfolgung ausreichende formelle gesetzliche Grundlage besteht.

¹⁸ SR 311.0

¹⁹ SR 313.0

Eisenbahngesetz²⁰

Art. 14a

Auch hier geht es um eine weitere Rechtsvereinheitlichung im Bereich des öffentlichen Verkehrs: Wie beim Seilbahngesetz (siehe entsprechende 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 Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b). Während die Sorgfaltspflicht in Artikel 17 Absatz 4 bereits hinlänglich geregelt ist, erfordert Art. 14a eine Anpassung und Präzisierung. In *Abs. 1* wird neu die Meldepflicht geregelt, *Abs. 2* umschreibt die Mitwirkungspflichten der Unternehmen.

Art. 86

Die bisher gemäss Art. 86a Bst. d als Vergehen geahndete Zuwiderhandlung gegen eine auf das Gesetz oder eine Ausführungsvorschrift gestützten und unter Hinweis auf die Strafandrohung dieses Artikels erlassene Verfügung wird neu als Übertretung behandelt. Dies steht im Einklang mit der vorgeschlagenen Regelung von Art. 57 Abs. 1 PBG.

Das Betreten des Bahnbetriebsgebiets ohne Erlaubnis wird zum Antragsdelikt (*Abs. 2 Bst. a*). Strafbar ist hier nur der Vorsatz.

Ebenfalls als Übertretung wird der Verstoss gegen die Melde-, Mitwirkungs- und Sorgfaltspflichten unter Strafe gestellt (*Abs. 2 Bst. b*). Bisläng war hier nur der Art. 14a EBG ausdrücklich genannt worden. Die neue Regelung entspricht sinngemäss der Regelung in den Artikeln 24 und 25 SebG, die in dieser Vorlage ebenfalls angepasst wird. Anders als bei den Übertretungen gemäss Abs. 2 Bst. a ist hier auch die fahrlässige Begehung strafbar. Verstösse gegen Sorgfalts-, Melde- und Mitwirkungspflichten sollten nicht in jedem Fall sanktioniert werden. Sie werden deshalb als Antragsdelikt ausgestaltet, um sicherzustellen, dass das öffentliche Interesse an einer grösstmöglichen Sicherheit im Verkehrsbereich nicht beeinträchtigt wird. Wer beispielsweise einen Zwischenfall meldet, soll nicht in jedem Fall eine Strafverfolgung wegen der diesem unter Umständen zugrunde liegenden Verletzung der Sorgfaltspflicht gewärtigen müssen. Dementsprechend ist auch Art. 86a lit. g aufzuheben.

Abs. 3 entspricht sinngemäss Art. 63 Abs. 1 PBG (Erläuterungen siehe dort).

Art. 86a

Mit dem zweiten Teilschritt der Bahnreform 2, vom Parlament am 16. März 2012 angenommen, 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

²⁰ SR 742.101

verschiedenen Strafbestimmungen ist - auch aus sachlichen Gründen - dennoch nicht möglich.

So ist der Betrieb einer Eisenbahn ohne Betriebsbewilligung oder in Abweichung davon nach wie vor als Vergehen (*Abs. 1*) eingestuft, während die auf den ersten Blick vergleichbare Personenbeförderung ohne Konzession oder Bewilligung bzw. 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 bzw. in Abweichung davon betrieben wird.

Die Strafdrohung gemäss *Bst. e* kann entfallen, weil sie neu in Art. 86 Abs. 3 geregelt wird (Zu widerhandlung gegen Ausführungsvorschriften, deren Verletzung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird).

Die bisher nur auf Art. 14a bezogene Strafdrohung in *Bst. g* wird neu in allgemeinerer Form in Art. 86 Abs. 3 geregelt. *Bst. g* kann daher entfallen.

Art. 87b (neu)

Die sachlich begründete Aufhebung von Art. 86a *Bst. e* (siehe dort) würde der Strafbestimmung der Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (Art. 40 STEBV²¹) die Rechtsgrundlage entziehen. Die genannte Verordnungsbestimmung wird deshalb so weit erforderlich ins Eisenbahngesetz integriert und wo nötig redaktionell angepasst. Damit wird auch dem Erfordernis Rechnung getragen, Vergehen so weit möglich in formellen Gesetzen zu sanktionieren. Die STEBV wird in einem nächsten Schritt entsprechend anzupassen und Art. 40 zu kürzen sein.

Art. 88

Im Rahmen der bisherige Gesetzesanpassungen ist eine Doppelspurigkeit zwischen Art. 88 *Bst. a* EBG und Art. 59 PBG entstanden. Der Verweis in Art. 88 *Bst. a* EBG auf die Art. 6 bis 8 PBG ist entbehrlich und kann gestrichen bzw. die ganze Bestimmung vereinfacht werden (nur noch ein Absatz, ohne Buchstaben).

Art. 88a Abs. 2

Die Mitteilung kantonalen Urteile und Einstellungsbeschlüsse richtet sich nach der Verordnung über die Mitteilung kantonalen Strafentscheide vom 10. November 2004²². Die EBG-Bestimmung kann deshalb aufgehoben werden. Die Verordnung ist entsprechend anzupassen.

²¹ SR 742.141.2

²² SR 312.3

Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung

Art. 18a Bst. c

Mit dem zweiten Teilschritt der Bahnreform 2 wird die geltende Bestimmung (Randtitel "Anwendbares Recht") angepasst und verbessert. Dennoch ist auch der neue Hinweis auf die "sinngemäss" Anwendbarkeit des Eisenbahngesetzes bezüglich der Strafbarkeit rechtlich nicht befriedigend. Im Sinne der Schaffung einer klaren formellgesetzlichen Grundlage wird dieser Hinweis durch die Übernahme der entsprechenden Artikel aus dem Eisenbahngesetz auch in das Seilbahngesetz ersetzt (siehe Erläuterungen zu den Artikeln 24a ff. sowie 25b ff.).

Artikel 18a Bst. c kann somit gestrichen werden.

Art. 24a - 24e

Anstelle eines blossen Verweises auf Artikel 81-85 und Artikel 87-88a EBG werden diese Bestimmungen über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im SebG in einem neuen Abschnitt konkret aufgeführt. Hinsichtlich den Erläuterungen wird auf die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2²³ verwiesen.

Art. 25

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 Ausführungen zu Art. 86a EBG).

Die bisherigen Bst. a bis c werden aufgehoben (siehe Erläuterungen zu Art. 25a).

Art. 25a

Neu werden die im geltenden Recht (Art. 25 Abs. 1 Bst. d) erfassten Tatbestände nicht mehr als Vergehen, sondern als Übertretung qualifiziert. Dies sind solche, die der Bundesrat in Ausübung seiner Kompetenz gemäss dem neuen Art. 26 Abs. 2 für strafbar erklärt (*Abs. 1 Bst a*).

Entsprechend werden auch Verstösse gegen unter Strafandrohung erlassene Verfügungen (bisher (Art. 25 Abs. 1 Bst. e) nicht mehr als Vergehen, sondern als Übertretung eingestuft (*Abs. 1 Bst b*).

Dementsprechend sind Art. 25 Abs. 1 Bst. d und e aufzuheben.

Verstösse gegen die Sorgfaltspflicht, Meldepflicht oder Mitwirkungspflicht werden derzeit nur im Bereich der Seilbahnen, nicht aber im Bereich der Eisenbahnen oder

²³ BBl 2007 2681.

der konzessionierten Personenbeförderung von Amtes wegen als Übertretung 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 Sorgfaltspflichtverstössen 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 sollte man es dem Bundesrat überlassen, festzulegen, welche Verstösse gegen die Sorgfalts-, Melde- oder Mitwirkungspflicht auf Antrag (bei überwiegendem öffentlichem Interesse) verfolgt werden sollten. Diesen Erkenntnissen trägt die neue Regelung (*Abs. 2*) Rechnung. Art. 25 Abs. 1 Bst. c wird aufgehoben.

Eine analoge Bestimmung wäre dann auch im Bereich der Eisenbahnen in der EBV zu schaffen.

Art. 25b - d

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

Art. 25e

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

Art. 26 Abs. 2

Diese Bestimmung entspricht Art. 63 Abs. 1 PBG (Erläuterungen siehe dort) und Art. 86 Abs. 3 EBG.

3 Auswirkungen

3.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Die Ausweitung der Lizenzpflicht auf Lastwagen zwischen 3.5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht bedingt zusätzlichen Aufwand bei der Erteilung der Zulassungsbewilligungen.

Für die zusätzlichen Informationen im heutigen öffentlichen Register muss die bestehende durch das BAV unterhaltene Datenbank angepasst werden. Die sich daraus ergebenden, zusätzlichen Arbeiten (Nachführen von Registern und online Verknüpfungen) sind sehr klein und können BAV-intern aufgefangen werden. Die

Einführung eines elektronischen Registers (nicht öffentlicher Teil) und insbesondere der elektronische Austausch mit den Staaten der EU wird beim BAV zusätzliche Personal- und Sachkosten verursachen. Da die Datenbank in der EU erst noch aufgebaut werden muss und sich die EU-Staaten deshalb noch nicht für einzelne Informatikanwendungen aussprechen konnten, lässt sich der Sachaufwand beim BAV zum heutigen Zeitpunkt noch nicht genau beziffern. Es ist von einer Obergrenze von 1 Million Franken auszugehen. Während des Aufbaus der Informatikanwendungen ist temporär mit einer zusätzlichen Stelle zu rechnen. Inwiefern der Mittelbedarf UVEK (BAV)-intern aufgefangen werden kann, soll bei Vorliegen von gesicherten Kostenangaben im Rahmen der Gesetzesausarbeitung erörtert und dargestellt werden.

3.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

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 Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur grösseren Sicherheit im Strassenverkehr bei. Mit der Ausdehnung der Lizenzpflicht auf die Fahrzeugkategorie zwischen 3.5 - 6 Tonnen Gesamtgewicht wird die Wettbewerbsfähigkeit zwischen 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 Rechtliche Aspekte

4.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich hinsichtlich der Regelungen der Strassentransportunternehmen im STUG auf Art. 95 Abs. 1 BV und im übrigen auf Art. 87 BV.

4.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen

Mit Abschluss des LVA hat sich die Schweiz verpflichtet, im Bereich des gewerblichen Strassengüterverkehrs gleichwertige Vorschriften hinsichtlich der Genehmigung für die schweizerischen Verkehrsunternehmen anzuwenden. Das LVA enthält aber grundsätzlich keine Vorschrift, wonach neue Rechtsakte oder Weiterentwicklungen von bestehendem, im Anhang des Abkommens aufgeführtem Unionsrecht in das Abkommen übernommen werden müssen. Dennoch liegt es gerade im Bereich des Marktzugangs im Interesse der Schweiz, die Gleichwertigkeit der rechtlichen Rahmenbedingungen aufrecht zu erhalten. Ohne Berücksichtigung der entsprechenden Rechtsentwicklungen des "Strassenverkehrspaketes" würden die Unterschiede der Bestimmungen in der Schweiz und in der EU die einwandfreie

Anwendung des LVA verhindern. Es ist deshalb das Ziel dieser Vorlage, die schweizerischen Bestimmungen denjenigen der EU anzupassen.