

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Abteilung Politik
3063 Ittigen

Bern, 11. Oktober 2012

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Erlasse

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) und weiterer Erlasse (Eisenbahngesetz [EBG], Seilbahngesetz [SebG] und Bundesgesetz über die Zulassung als Strassen-transportunternehmen [STUG]) Stellung nehmen zu können, und äussern uns im Kontext des vorgegebenen Fragebogens wie folgt:

Fragebogen

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

Ja, **strasseschweiz** ist mit den generellen Zielsetzungen und Inhalten der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage einverstanden – dies allerdings unter Vorbehalt der nachstehenden Ausführungen und Einschränkungen.

2. Sind Sie damit einverstanden, in die Lizenzpflicht neu auch die Güterfahrzeuge zwischen 3,5 und 6 Tonnen Gesamtgewicht einzubeziehen?

Ja, wir sind mit dieser Neuregelung einverstanden. Dadurch kann insbesondere gewährleistet werden, dass Firmen, die bereits eine Lizenz besitzen und einen gemischten Fuhrpark (Lastwagen und Lieferwagen) betreiben, gegenüber unseriös, preisbrecherisch und lizenzfrei operierenden Marktteilnehmenden besser geschützt werden als bislang.

Auch im grenzüberschreitenden Verkehr ist erfahrungsgemäss mit weniger Schwierigkeiten zu rechnen, wenn in der Schweiz die gleichen Regeln gelten wie in der Europäischen Union (EU). Aufgrund der Tatsache, dass immer mehr gewerbliche Gütertransporte mit entsprechenden Traktoren und Anhängern erfolgen, sollte für solche Fahrzeugkombinationen ebenfalls eine obligatorische Lizenzpflicht zum Tragen kommen.

3. Öffentliches Register

3a. Sind Sie damit einverstanden, dass im öffentlich zugänglichen Register neu auch die verantwortliche Person (Verkehrsleiterin/Verkehrsleiter) und die Anzahl Fahrzeuge eingetragen werden?

Ja, wir sind damit einverstanden – dies allerdings mit der Einschränkung, dass das Konstrukt des/der Verkehrsleiters/in aufgrund unserer ablehnenden Haltung zu diesem (vgl. Antwort auf Frage 4) keiner Registeraufnahme bedarf. Das bedeutet konkret die Streichung von Art. 9 Abs. 2 Bst. c E-STUG.

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

Ja, damit sind wir einverstanden.

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

Nein, damit sind wir ganz und gar nicht einverstanden.

Wir vermögen in der Installierung eines/einer Verkehrsleiters/in keine Vorteile oder Verbesserungen gegenüber dem geltenden Recht zu erkennen. Wenn überhaupt, so sollte ein/e Verkehrsleiter/in lediglich für ein einziges Unternehmen tätig sein dürfen. Dafür

müsste er/sie nebst der Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung zwingend in einem Anstellungs- oder Auftragsverhältnis zum Unternehmen stehen. Die Alternative dazu (Art. 4 Abs. 2 Bst. b E-STUG), nämlich am Grund- oder Stammkapital beteiligt zu sein, reicht für sich allein nicht aus, weil dies unlauteren Geschäftspraktiken (Unternehmensgründungen ohne Fachausweis, Delegation der fachlichen Eignung an externen Verkehrsleiter) unnötig Vorschub leistet. Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Anforderungen gemäss geltendem Art. 4 STUG ausreichen und die Erweiterung um eine/n Verkehrsleiter/in unnötig ist.

Zudem ist absehbar, dass mit dem/r Verkehrsleiter/in neue administrative Hürden, komplexere Rahmenbedingungen und damit Kostensteigerungen einhergehen. Gerade bei Verkehrsleitern/innen, die für mehrere Firmen tätig sind und deren Aufgabengebiet vertraglich genau zu regeln ist, muss überdies die Praxistauglichkeit in Frage gestellt werden. Denn das Aufgabengebiet des/r Verkehrsleiters/in ist umfassend (Instandhaltungsmanagement Fahrzeuge, Prüfung Frachtverträge und -dokumente, Rechnungsführung, Zuweisung Ladung/Fahrdienste, Prüfung Sicherheitsvorschriften, etc.). Das wird eine externe Person kaum in der geforderten und notwendigen Qualität bewerkstelligen können, weshalb der/die Verkehrsleiter/in zur Alibifigur mutiert und als solche letztlich zum „dankbaren“ Strafsubjekt in Sachen Bussen/Sanktionen zu werden droht.

Für jene Unternehmen, die bereits im Besitz einer Lizenz sind, ist der/die Verkehrsleiter/in unnötig und störend, höchstens für neu gegründete Firmen könnte er/sie unter Umständen Erleichterungen bringen (z.B. für Selbstfahrer). Weil aber solche Erleichterungen kontraproduktiv sind sowie Sinn und Zweck der Lizenzpflicht entgegenlaufen, lehnen wir sie ab.

Nicht zuletzt verweisen wir auf die entsprechende EU-Verordnung, wonach ein „firmeninterner“ Verkehrsleiter, der als Arbeitnehmer in der Firma angestellt oder Eigentümer der Firma ist, keiner Beschränkung unterliegt in Bezug auf eine Höchstanzahl von Fahrzeugen, wie das bei einem/r „externen“ Verkehrsleiter/in gemäss Art. 4 Abs. 4 E-STUG vorgeschrieben wird. Im Fall einer Einführung des/r Verkehrsleiters/in müsste der vorgenannte Artikel entsprechend geändert werden.

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

Wir befürworten die Strafverschärfung bei Vorsatz (Busse bis Fr. 100'000), lehnen hingegen die Verschärfung bei Fahrlässigkeit (Busse bis Fr. 50'000) ab, weil bei Letzterer von einem erheblich geringeren Unrechtsbewusstsein auszugehen ist als bei vorsätzlichem Handeln. In der Hektik des unternehmerischen Alltags und angesichts der Dichte von rechtlichen Vorgaben können aus Unachtsamkeit solche fahrlässigen Verstösse leider vorkommen. Die Maximalbusse soll u.E. deshalb höchstens Fr. 20'000 betragen, was noch immer doppelt so viel wäre wie nach geltendem Recht.

Im Übrigen sollte der Bund wo immer möglich darauf hinwirken, dass die Sanktionen und Bussen in den europäischen Staaten einander angeglichen werden und sich nicht wie aktuell von Land zu Land massiv unterscheiden (die EU sieht dies ja in einem Grundlagenpapier bereits vor). Insbesondere im internationalen Verkehr würde das für mehr Gleichheit unter den Wettbewerbsteilnehmenden sorgen. Umgekehrt muss diese internationale Harmonisierung auch Massgabe für die nach Art. 9a Abs. 4 E-STUG vom Bundesrat noch zu bezeichnenden „schwerwiegenden Verstösse“ sein – das heisst, in der Schweiz müssen die genau gleichen Definitionen für „schwerwiegende Verstösse“ gelten wie in der EU.

6. Haben Sie zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen weitere Bemerkungen?

Verzicht auf Kabotage-Liberalisierung (erläuternder Bericht, Ziff. 1.3.2, S. 7)

In der Vorlage wird keine Übernahme der Kabotage-Liberalisierung vorgeschlagen. Dieser Verzicht auf die Liberalisierung der Kabotage findet unsere vollumfängliche Unterstützung.

Personenbeförderungsgesetz (PBG)

Betreffend Strafverschärfung/Sanktionen verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 5.

Die wirksamere Strafverfolgung gegen Unternehmen mit Sitz im Ausland (Art. 61 Abs. 4, 5 und 6 E-PBG; Bussendepositum bis hin zur Beschlagnahme und Einziehung des Fahrzeugs) unterstützen wir, weil sie widerrechtliche Transporte ausländischer Firmen besser zu unterbinden verspricht.

Vollzug/Kontrollen

Dem Vernehmen nach gibt es gegenwärtig Firmen, die offenbar ohne Zulassungsbevollmächtigung gewerbsmässige Transporte durchführen. Zudem wird das Vorhandensein der Bewilligung kantonal unterschiedlich intensiv überprüft (Strassen-/Betriebskontrollen). Das Lizenzobligatorium macht allerdings nur dann Sinn, wenn es auch kontrolliert wird und mit einer gewissen Kontrollwahrscheinlichkeit auf der Strasse und im Betrieb gerechnet werden muss. Aus diesen Gründen verlangen wir, dass schweizweit ein einheitlicher Vollzug mit angemessenem personellen Mitteleinsatz praktiziert wird. Art. 8 Abs. 1^{bis} E-STUG wird in dieser Hinsicht zwar eine Verbesserung herbeiführen, gleichwohl geht diese u.E. zu wenig weit. Vielmehr muss sich diese Bestimmung konkret über Art und Intensität der Kontrollfähigkeit äussern.

Schlussbemerkungen

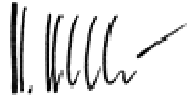
Die vorliegende Änderung des STUG nehmen wir zum Anlass, um den folgenden zusätzlichen Antrag einzureichen:

Auch Taxiunternehmen, die gewerbsmässige Personentransporte mit leichten oder schweren Personenwagen durchführen, sind neu einer gesetzlichen Zulassungsbevollmächtigung zu unterstellen. Wie bereits in der (knapp abgelehnten) Motion „Aufhebung der ARV 2. Zulassungsbevollmächtigung für Taxiunternehmen“ (09.3206) dargelegt, existieren in der Taxibranche erhebliche Missstände, die sich seit Einreichung vorgenannter Motion weiter akzentuiert haben. Mit einer landesweit einheitlichen bundesrechtlichen Lizenzpflicht analog jener beim gewerblichen Gütertransport könnte sichergestellt werden, dass „wilde“ Taxidienste oder Einzelfahrer ohne jede Ausrüstung und ohne professionelles Know-how vom Markt ferngehalten und in der Folge Wettbewerbsverzerrungen eliminiert würden. Davon würde auch die Kundschaft profitieren, indem sie auf verlässliche und transparente Dienstleistungen der Taxibranche zählen kann. Um den örtlichen Anforderungen und Gegebenheiten Rechnung zu tragen (z.B. Parkplatzregime bei Bahnhöfen, Transportnachfrage, spezifische Ausbildung) könnten die Kantone und Gemeinden ergänzend zur eidgenössischen Zulassungsbevollmächtigung – wie bisher – immer noch regionale und lokale Ausführungsvorschriften erlassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Koller', with a long horizontal stroke extending to the right.

Hans Koller