

Public Affairs und Regulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. November 2023

Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes Stellung nehmen zu können. Mit ihnen wird ein langjähriges Projekt abgeschlossen und die SBB unterstützt die vorgeschlagenen Umsetzungsbestimmungen mehrheitlich. Zu einzelnen Aspekten regen wir folgende Hinweise und Anpassungen an:

Allgemein

Wir beobachten diverse Verweise auf neue bzw. noch zu erarbeitende Richtlinien. Wir bitten, die SBB hierzu - wie üblich - **frühzeitig und angemessen einzubeziehen**.

Tarifierleichterungen

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der Begriff der «Tarifierleichterung» (Art. 46 ARPV) sehr unterschiedlich verstanden wird. Dies führt dazu, dass der vorgesehene Ausgleich für den Fernverkehr von einigen Bestellern angezweifelt oder gar verweigert wird – trotz der vom BAV wiederholt betonten vorhandenen gesetzlichen Grundlage. Eine **Klärung des Begriffs der Tarifierleichterung** würde allen Parteien dienen. Wir schlagen vor, dabei auf der Formulierung des BAV vom 16. November 2022 (Mail im Rahmen des Modells zur sog. Fernverkehrsentschädigung an die Transportunternehmen mit RPV-Abgeltungen, die kantonalen Ämter für öffentlichen Verkehr und die Verbünde) zu basieren. Unser Vorschlag lautet konkret:

Art. 3 ARPV, neues Lemma: *Tarifierleichterung: Differenz zwischen den effektiven Verbundeinnahmen und dem durch das BAV festgelegten Standard-Erlösniveau gemäss Artikel 28 Absatz 4 PBG.*

Art. 46 ARPV, in Ergänzung des aktuellen Entwurfs: [...] Die Besteller entschädigen den Unternehmen die Einnahmenausfälle. *Die Entschädigung umfasst insbesondere Ausfälle, die den*

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Bern 65
luca.arnold@sbb.ch · www.sbb.ch

Unternehmen im Fernverkehr durch die Anerkennung von Verbundtarifen entstehen. Das BAV regelt die Entschädigung nach Anhörung der betroffenen Kreise.

In Art. 47 ARPV wird das «**Erlösniveau des nationalen direkten Verkehrs**» erwähnt. Um bei den Begriffen konsistent zu sein, regen wir an, auch hier den Begriff aus dem erwähnten BAV-Schreiben «**Standard-Erlösniveau**» bzw. «durch das BAV festgelegte Standard-Erlösniveau» (des nationalen direkten Verkehrs) als Referenzgrösse zu verwenden.

Zielvereinbarungen

Für die Zumutbarkeit des Aufwands für eine Zielvereinbarung ist gemäss Entwurf (Art. 25 ARPV) der *gesamte* Abgeltungsbetrag einer Transportunternehmung (TU) vorgesehen. In Anbetracht dessen, dass gewisse TU zwar bestellerübergreifend hohe Abgeltungen bekommen, pro Marktraum aber teilweise nur sehr wenige Leistungen erbringen und entsprechend kaum Abgeltungen erhalten, sollte **der Marktraum als entscheidendes Kriterium für den Schwellenwert gelten und nicht der gesamte Abgeltungsbetrag einer TU.**

Des Weiteren schlagen wir vor, direkt das **QMS RPV als Grundlage für Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und TU zu nutzen und nicht den Qualitätsbericht.**

Finanzielles

Gemäss Entwurf Art. 65 Abs. 1 Bst. j ARPV ist der ausführliche Bericht der Revisionsstelle dem BAV einzureichen. Hier besteht eine Doppelspurigkeit. Von der Revisionsstelle wird bereits der Bericht Spezialprüfung gemäss Art. 38 Abs. 3 PBG eingereicht (Bst. i). Ergeben sich aus der Prüfung der Revisionsstelle subventionsrechtliche Feststellungen, ist dies mit dem Bericht zur Spezialprüfung abgedeckt. Der umfassende Bericht der Revisionsstelle hat damit keinen weiteren Mehrwert.

Antrag: Art. 65 Abs. 1 Bst. j E-ARPV ist ersatzlos zu streichen.

Gemäss Art. 37c E-KPRV ist vorgesehen, den Detaillierungsgrad künftig durch das BAV über die Eingabemaske vorzugeben. Hier sehen wir das Risiko von laufenden und ggf. nicht zwingend nötigen Änderungen seitens BAV. **Eine stabilere und vor allem mit der Branche abgestimmte Lösung analog RPV (Anhang 1 zur ARPV mit Mindestgliederung) würden wir klar bevorzugen.** Insofern gehört die Struktur nach wie vor in die Verordnung (bzw. den Anhang). Generell gilt zu vermeiden, dass im Rahmen der Revision Verordnungsvollzugsaufgaben ausgedehnt werden.

Branchenspezifische Datenschutzbestimmungen

Die Datenbearbeitungs- und Datenschutzaspekte sind für die SBB ein zentrales Anliegen. Wir erachten den Inhalt des neuen Art. 79a VPB hierzu als nicht opportun. Die detaillierten Erläuterungen zu unseren untenstehenden Anträgen (inkl. allfälliger Alternativen) entnehmen sie bitte dem Anhang.

Abs. 1: Es ist nicht zielführend und letztlich auch nicht möglich, sämtliche Datenkategorien abschliessend in der Bestimmung aufzulisten. Gesetzliche Grundlagen sind in der Regel so verfasst, dass sie den Behörden den erlaubten Zweck festlegen und nicht noch zusätzlich die Kategorien beschränken. Was für Behörden gilt, gilt für die in Kundenbeziehungen stehenden TU noch viel mehr. Es muss den TU möglich sein, zukünftige Technologien und gegebenenfalls entsprechende neu anfallende Daten und Datenkategorien, die für den Zweck gemäss Art. 79a Abs. 1 VPB notwendig sind, nutzen zu können. Dies darf die Verordnung nicht verunmöglichen. Es ist dementsprechend auf eine genau bestimmte und abschliessende Aufzählung der Daten zu verzichten.

Antrag: Art. 79a Abs. 1 des Vorentwurfs ist zu streichen.

Eine allfällige Alternative formulieren wir im Anhang.

Abs. 2: Die genannten Kategorien sind entweder keine schützenswerte Personendaten oder deren Bearbeitung ist in anderen gesetzlichen Grundlagen schon geregelt.

Antrag: Art. 79a Abs. 2 des Vorentwurfs ist zu streichen.

Abs. 3: Der im Entwurf definierte Text entspricht nicht der von der Branche mit Stellungnahme vom 27. Oktober 2022 mitgeteilten vorgebrachten Konkretisierung in Bezug zu der Verwendung von Ein- und Ausstiegsstationen für die Einnahmenverteilung im direkten Verkehr. Es geht nicht darum, dass den TU die Daten bekannt gegeben werden, für die sie Anspruch auf Beteiligung haben, sondern vielmehr darum, dass für die Reiserhebungen im Rahmen der Einnahmenverteilung auch digitale Erhebungsmethoden mithilfe von Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen verwendet werden können, um weiterhin eine faire und scharfe Verteilung der Einnahmen auch bei Pauschalfahrausweisen (wie z.B. bei den Generalabonnements) gemäss gesetzlichem Auftrag sicherstellen zu können.

Gemäss Art. 54 Abs. 2 lit. a PBG können die Unternehmen Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den Fahrpreis zu ermitteln und in Rechnung zu stellen. In der Verordnung muss deshalb enthalten und konkretisiert sein, dass die Unternehmen auch ein

Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen können, um die (digitale) **Einnahmeverteilung** (auch der Pauschalfahrausweise) gemäss gesetzlichem Auftrag (vgl. Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG) sicherzustellen.

Antrag: Art. 79a Abs. 3 ist nachfolgend zu formulieren:

³ *Sie dürfen ein Profiling mit Ein- und Ausstiegsstationen der Reisenden durchführen, um den gesetzlichen Auftrag der Einnahmenverteilung innerhalb des direkten Verkehrs gemäss Art. 17 Abs. 1 lit. d PBG sicherzustellen.*

Abs. 4: Hier sollte lediglich auf Art. 39 Abs. 1 DSG verwiesen werden, damit der entsprechende Artikel zweifelsfrei angewendet werden kann. Der Begriff «Vertriebsinfrastruktur» greift hier zu kurz, da nicht personenbezogene Datenbearbeitungen ebenso für Planung von Angebot & Tarif notwendig sind.

Antrag: Art. 79a Abs. 4 ist nachfolgend zu formulieren:

⁴ *Die Unternehmen dürfen Personendaten für nicht personenbezogene Zwecke, insbesondere für Forschung, Planung oder Statistik gemäss den Vorgaben von Art. 39 Abs. 1 DSG bearbeiten.*

Neuer Abs. 5 (neu zu schaffende Bestimmung zur Protokollierung): Die VPB bedarf in einem neuen Abs. 5 einer Regelung zur Protokollierungspflicht. Über den neuen Art. 54 PBG wird jedes TU im Bereich der Personenbeförderung zum datenschutzrechtlichen Bundesorgan. Die für klassische Bundesorgane in Art. 4 Abs. 2 DSV vorgesehene Protokollierungspflicht verlangt die ausnahmslose Protokollierung sämtlicher Datenbearbeitungsvorgänge sämtlicher Personendaten. Jedes einzelne TU, jede Bergseilbahn sowie alle von diesen hinzugezogenen Auftragsdatenbearbeiter wären somit verpflichtet, sämtliche Bearbeitungen (inkl. einfache Lesezugriffe) auf jeglicher Personendatenkategorie zu protokollieren. Die Ausweitung dieser strengen Vorgaben aus dem Strafrechtsbereich auf das Kunden- und Massengeschäft der TU ist nicht zielführend, sondern **überschiessend und unverhältnismässig**. Die umfassende Protokollierungspflicht hätte zur Folge, dass nur für Ticketkäufe allein pro Tag 1 Million protokollierungspflichtige Vorgänge zusätzlich entstehen würden und mit mindestens jährlich CHF 13 Millionen Zusatzkosten für den Betrieb der entsprechenden Systeme zu rechnen ist. Es besteht das Risiko, dass die SBB als «Datenkrake» wahrgenommen werden könnte (vgl. auch Ausführungen im Anhang). Die Protokollierung ist Teil der Datensicherheit (vgl. 1. Abschnitt DSV) und bei der Datensicherheit wird grundsätzlich der **risikobasierte Ansatz** verfolgt (vgl. Art. 8 Abs. 1 DSG). Durch die ausnahmslose umfassende Protokollierungspflicht würde der risikobasierte Ansatz für TU

ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund regen wir an, dass die für TU zielführende Bestimmung für Private gemäss Art. 4 Abs. 1 DSV angewendet wird. Diese Bestimmung hält den Grundgedanken des risikobasierten Ansatzes fest. Die Datensicherheit für besonders schützenswerte Personendaten sowie risikobehaftete Bearbeitungsvorgänge bleibt gewahrt. RogF-Daten, sämtliche Daten im Zusammenhang mit Straf- und/oder Verwaltungsverfahren, Gesundheitsdaten, etc. sind von der Protokollierungspflicht erfasst. Dadurch werden die Zugriffe und Bearbeitungen der wichtigsten und sensibelsten Informationen protokolliert und den TU ist es möglich, so die Ressourcen zielgerichtet und *risikobasiert* bei weiteren Datenschutzmassnahmen einzusetzen.

Antrag für neuen Abs. 5:

⁵ Auf Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung findet Art. 4 Abs. 1 der Datenschutzverordnung vom 31. August 2022 Anwendung.

Vertrieb und Vermittlung

Die Prüfung der WEKO zu Vertrieb und Vermittlung von öV-Tickets ist ein laufendes Verfahren. Die Aussage im erläuternden Bericht (Absatz 2 zu Art. 56a VPB), wonach bereits feststehe, dass «beim Ticketvertrieb das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 (KG) anwendbar ist», trifft insofern nicht zu. In diesem Kontext kann einzig folgende Aussage getroffen werden: «Was den Zugang Dritter zur gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur betrifft, sind ggf. die Vorgaben des Kartellgesetzes zu beachten». Wir bitten, dies bei den abschliessenden Arbeiten entsprechend zu berücksichtigen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Martin Moser (martin.moser2@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Véronique Stephan
Mitglied der Konzernleitung
Leiterin Markt Personenverkehr

Luca Arnold
Leiter Regulation und Internationales

Anhang: Ausführungen zu Datenschutzaspekten (Art 79a VPB)

Kopie an:

- Guido Vasella, UVEK, Leiter Direktionsstab Bundesnahe Unternehmen
- Sandra Daguët, EFV, Leiterin Sektion Finanzdienst II
- Gery Balmer, BAV, Stellvertretender Direktor, Abteilungschef Politik