



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 30. März 2026

Vernehmlassung zur Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts zur Umsetzung der Motionen 16.3066 und 17.3924 Nantermod sowie 16.3068 Derder in Sachen berufsmässige Personentransporte

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Mit der vorliegenden Teilrevision der Strassenverkehrsverordnungen sollen die Motionen 16.3066, 17.3924 (Nantermod) und 16.3068 (Derder) umgesetzt werden. Sie verlangen eine Deregulierung von gewissen Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport. Hauptanliegen der Vorstösse ist es, faire Bedingungen und zeitgemässe Rahmenbedingungen auf dem Markt der Taxidienstleistungen zu schaffen.

Allgemeine Einschätzung

Berufsmässige Personentransporte wie Taxidienstleistungen gehören in Städten zum Grundangebot der Mobilität, sie ergänzen den öffentlichen Verkehr in Randgebieten und ausserhalb der Betriebszeiten. Taxidienstleistungen sind insbesondere auch für viele Menschen mit Behinderungen ein essenzielles Mobilitätsangebot, ohne das ihre Teilhabe am öffentlichen Leben stark eingeschränkt wäre. Der Städteverband unterstützt grundsätzlich das Anliegen, die Vorschriften im Bereich des berufsmässigen Personentransports den sich verändernden Entwicklungen anzupassen und veraltete Vorgaben wie der Einbau eines Fahrtenschreibers zu überwinden.

Für die meisten Städte geht die vorgeschlagene Deregulierung jedoch klar zu weit. Es ist davon auszugehen, dass die Anpassungen die Zunahme an Taxidienstleistungen im städtischen Raum weiter beschleunigt und zu unerwünschten Verlagerungseffekten weg von Fuss- und Veloverkehr und weg vom öffentlichen Verkehr führt. Mit dem automatisierten Fahren stehen dem Markt der Fahrdienstleistungen disruptive Entwicklungen bevor. In Zukunft wird es neue Regulatorien brauchen, um unerwünschten Mehrverkehr durch noch mehr Fahrzeuge in den Städten zu vermeiden.



Neben der verkehrlichen Dimension haben die vorgeschlagenen Anpassungen für die Städte aber auch eine sozialpolitische Relevanz, denn die Entwicklungen in der Branche des berufsmässigen Personentransports haben in den letzten Jahren teilweise zu prekären Arbeitsbedingungen geführt. Auch diese Aspekte gilt es aus Städtewert im Zusammenhang der Umsetzungsvorschläge zu berücksichtigen. Die Situation im berufsmässigen Personentransport hat sich seit der Einreichung der genannten Motionen im Jahr 2016 stark verändert, insbesondere durch das rasche Wachstum der plattformbasierten Fahrdienste. Zudem fällt das Bundesgericht seit der Einreichung der Motionen mehrere Urteile in Bezug auf die Arbeitsmodelle bei solchen Plattformfirmen. Die vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen hinterlassen den Eindruck, dass diesen Entwicklungen und neuen Realitäten bei der Ausarbeitung der vorliegenden Vorschläge zu wenig Beachtung geschenkt wurde.

Die Verdienstmöglichkeiten vieler Fahrer:innen im Bereich der Limousinen- und Taxi-Dienstleistungen liegen aktuell im Tiefstlohnbereich und sind nicht existenzsichernd. Teil der Problematik ist, dass die arbeits- und sozialversicherungsrechtliche Stellung der Fahrer:innen – insbesondere bei plattformbasierten Anbietern – weiterhin unklar und nicht zufriedenstellend geregelt ist. Dies führt zu einer ungenügenden sozialen Absicherung und belastet nicht nur die Betroffenen, sondern auch die Allgemeinheit, die über die Sozialleistungen die Folgen sehr tiefen Einkommen und fehlender Sozialleistungen mittragen muss. Aus Sicht der Städte verschärft die angestrebte «Senkung der Schranken für den Eintritt ins Gewerbe der Fahrdienstleister» die Herausforderungen in der Branche. Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht erscheint es nicht nötig, die Rahmenbedingungen weiter zum Vorteil der plattformbasierten Fahrdienstleister zu verändern. **Vielmehr sollten Regulierungen entwickelt werden, die ein hochwertiges und sicheres Mobilitätsangebot gewährleisten, das mit den verkehrspolitischen Zielen der Städte in Einklang steht, und gleichzeitig faire und existenzsichernde Arbeitsbedingungen ermöglichen.**

Anliegen der Städte zu einzelnen Bestimmungen

Abschaffung der Bewilligung für den berufsmässigen Personentransport (BPT-Bewilligung): Generell sind die Anforderungen an Personen, die zu Erwerbszwecken andere Personen im Strassenverkehr transportieren und dabei für diese die Verantwortung tragen, klar höher anzusetzen als für die übrigen Fahrzeugführenden. Die Städte messen den Anforderungen punkto Verkehrssicherheit im dichten und durchmischten Stadtverkehr eine besonders hohe Bedeutung bei. Durch die Abschaffung der mit der Bewilligung verbundenen Anforderungen sind negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Qualität von Fahrdienstleistungen zu befürchten. Die Senkung der Eintrittshürden würden ausserdem die strukturellen Probleme bei den Fahrdienstleistern – prekäre Arbeitsbedingungen, Preisdruck und Überangebot – weiter verschärfen. **Aus diesen Gründen lehnen die meisten Städte die vorgeschlagene Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT), wie sie von der Motion 17.3924 Nantermod gefordert wird, klar ab.**

Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV 2): **Die Städte begrüssen, dass berufsmässige Führer:innen von leichten und schweren Personenwagen weiterhin der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV 2) unterstellt sein sollen.** Diese Vorgabe darf angesichts der hohen Sicherheitsanforderungen und der hohen Verantwortung keinesfalls gelockert werden. Ein Verzicht auf diese Regelung würde das Risiko von Übermüdung merklich erhöhen und wäre damit der Sicherheit im Strassenverkehr abträglich. Die ARV 2 ist derzeit die einzige gesetzliche Grundlage, die die Arbeitszeiten im berufsmässigen Personentransport regelt und unabhängig von den arbeitsrechtlichen Verhältnissen (Angestellte / selbständig Erwerbende) anwendbar ist.

Elektronische Erfassung anstatt Fahrtenschreiber: **Die Städte haben keine Einwände, dass die Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten künftig statt mit einem Fahrtenschreiber auch mit**



einer elektronischen Applikation vorgenommen werden kann. Dies entspricht dem Stand der Technologie und vereinfacht die Prozesse für die Anbietenden von Taxi-Dienstleistungen.

Im nachfolgenden Fragebogen finden sich weitere Ausführungen zu einzelnen Aspekten und Bestimmungen der Vernehmlassungsvorlage. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident Aarau

Direktorin

Monika Litscher

Kopie: Schweizerischer Gemeindeverband

Beilage: erwähnt



Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts zur Umsetzung der Motionen 16.3066 und 17.3924 Nantermod sowie 16.3068 Derder in Sachen berufsmässige Personentransporte

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Städteverband
Monbijoustrasse 8
3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als **Word**-Dokument bis am 3. April 2026 an folgende E-Mail-Adresse: konsultation-ARV@astra.admin.ch

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Revisionsvorlage?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Berufsmässige Personentransporte wie Taxidienstleistungen gehören in Städten zum Grundangebot der Mobilität, sie ergänzen den öffentlichen Verkehr in Randgebieten und ausserhalb der Betriebszeiten. Taxidienstleistungen sind insbesondere auch für viele Menschen mit Behinderungen ein essenzielles Mobilitätsangebot, ohne das ihre Teilhabe am öffentlichen Leben stark eingeschränkt wäre. Der Städteverband unterstützt grundsätzlich das Anliegen, die Vorschriften im Bereich des berufsmässigen Personentransports den sich verändernden Entwicklungen anzupassen und veraltete Vorgaben wie der Einbau eines Fahrtenschreibers zu überwinden.

Für die meisten Städte geht die vorgeschlagene Deregulierung jedoch klar zu weit. Es ist davon auszugehen, dass die Anpassungen die Zunahme an Taxidienstleistungen im städtischen Raum weiter beschleunigt und zu unerwünschten Verlagerungseffekten weg von Fuss- und Veloverkehr und weg vom öffentlichen Verkehr führt. Mit dem automatisierten Fahren stehen dem Markt der Fahrdienstleistungen disruptive Entwicklungen bevor. In Zukunft wird es neue Regulatorien brauchen, um unerwünschten Mehrverkehr durch noch mehr Fahrzeuge in den Städten zu vermeiden.

Neben der verkehrlichen Dimension haben die vorgeschlagenen Anpassungen für die Städte aber auch eine sozialpolitische Relevanz, denn die Entwicklungen in der



Branche des berufsmässigen Personentransports haben in den letzten Jahren teilweise zu prekären Arbeitsbedingungen geführt. Auch diese Aspekte gilt es aus Städtessicht im Zusammenhang der Umsetzungsvorschläge zu berücksichtigen. Die Situation im berufsmässigen Personentransport hat sich seit der Einreichung der genannten Motionen im Jahr 2016 erheblich verändert, insbesondere durch das rasche Wachstum der plattformbasierten Fahrdienste. Zudem fällt das Bundesgericht seit der Einreichung der Motionen mehrere Urteile in Bezug auf die Arbeitsmodelle bei solchen Plattformfirmen. Die vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen hinterlassen den Eindruck, dass diesen Entwicklungen und neuen Realitäten bei der Ausarbeitung der vorliegenden Vorschläge zu wenig Beachtung geschenkt wurde.

Die Verdienstmöglichkeiten vieler Fahrer:innen im Bereich der Limousinen- und Taxidienstleistungen liegen aktuell im Tiefstlohnbereich und sind nicht existenzsichernd. Teil der Problematik ist, dass die arbeits- und sozialversicherungsrechtliche Stellung der Fahrer:innen – insbesondere bei plattformbasierten Anbietern – weiterhin unklar und nicht zufriedenstellend geregelt ist. Dies führt zu einer ungenügenden sozialen Absicherung und belastet nicht nur die Betroffenen, sondern auch die Allgemeinheit, die über die Sozialleistungen die Folgen sehr tiefen Einkommen und fehlender Sozialleistungen mittragen muss. Aus Sicht der Städte verschärft die angestrebte «Senkung der Schranken für den Eintritt ins Gewerbe der Fahrdienstleister» die Herausforderungen in der Branche. Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht erscheint es nicht nötig, die Rahmenbedingungen weiter zum Vorteil der plattformbasierten Fahrdienstleister zu verändern. Vielmehr sollten Regulierungen entwickelt werden, die ein hochwertiges und sicheres Mobilitätsangebot gewährleisten, das mit den verkehrspolitischen Zielen der Städte in Einklang steht, und gleichzeitig faire und existenzsichernde Arbeitsbedingungen ermöglichen.

Aus den genannten Gründen lehnen die meisten Städte die Abschaffung der Bewilligung des berufsmässigen Personentransports ab und begrüßen die Beibehaltung der Bestimmungen der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV 2) für berufsmässige Fahrer:innen von leichten und schweren Personenwagen. Es bestehen keine Einwände zu einer zukünftigen elektronischen Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten. Weitere Erläuterungen zu diesen Positionen finden sich in den nachfolgenden Antworten.

A. Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222):

2. Sind Sie der Auffassung, dass anstelle der vorgeschlagenen Lösung die Variante «Deregulierung: Einschränkung des Geltungsbereichs der ARV²» umgesetzt werden sollte, wonach berufsmässige Führer von leichten Personentransportwagen und schweren Personenwagen nicht mehr der ARV², sondern den allgemeinen Vorschriften des Strassenverkehrsrechts und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt sein sollten (vgl. Ziff. 1.3.1 des Erläuternden Berichts)?

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Städte lehnen die Variante «Deregulierung» klar ab beziehungsweise sie begrüßen, dass berufsmässige Führer:innen von leichten und schweren Personenwagen weiterhin der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV 2) unterstellt sein sollen. Diese Vorgabe darf angesichts der hohen Sicherheitsanforderungen und der hohen Verantwortung keinesfalls gelockert werden.

Aufgrund der tiefen Beförderungstarife und des intensiven Wettbewerbs in der Branche besteht für Fahrer:innen ein hoher Druck, möglichst lange Arbeitsschichten zu leisten. Dies führt zu einer erhöhten Gefahr von Übermüdung, die nicht nur die Sicherheit der Fahrer:innen selbst, sondern auch jene der Fahrgäste und aller anderen Verkehrsteilnehmenden gefährdet.

Die ARV 2 ist derzeit die einzige gesetzliche Grundlage, die die Arbeitszeiten von Fahrer:innen im berufsmässigen Personentransport regelt. In der gegenwärtigen Situation, in der Plattformbetreiber wie beispielsweise Uber – entgegen den Entscheidungen des Bundesgerichts – der Ansicht sind, die Fahrer:innen seien selbständig tätig, greifen andere arbeitsrechtliche Schutzbestimmungen nicht. Die ARV 2 ist daher von zentraler Bedeutung: Sie stellt einen entscheidenden Schutzmechanismus dar, der auch die Ausübung von berufsmässigen Fahrdiensten in Kombination mit anderen beruflichen Tätigkeiten regelt und so eine Überlastung der Fahrer:innen verhindern soll.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass neben dem bisherigen Fahrtschreiber neu auch eine elektronische Applikation zur Erfassung und Kontrolle der Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten eingeführt wird und wahlweise eines der beiden Kontrollmittel verwendet werden kann (Art. 14 Bst. a^{bis})?

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies entspricht dem Stand der Technologie, schafft Raum für Innovationen und vereinfacht die Prozesse für die Anbietenden von Taxi-Dienstleistungen. Die Prämisse

	muss sein, dass die Kontrollierbarkeit und der Schutz vor Manipulationen gewährleistet ist.
--	---

4. Sind Sie mit der Umschreibung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16b)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie mit den Anforderungen an die elektronische Applikation einverstanden (Art. 16c)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Aus den Städten wird vorgeschlagen, in der Bestimmung anzupassen, dass die Daten nicht nur während 28 Tagen, sondern während der mindestens doppelten Zeitdauer aufbewahrt werden müssen (56 oder 60 Tage).		

6. Sind Sie mit der Zertifizierungspflicht der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16d)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

7. Sind Sie mit den Anforderungen an die Zertifizierungsstelle einverstanden (Art. 16e)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie mit den Bedingungen für die Verwendung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus den Städten werden folgende Fragen / Bemerkungen geäußert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit zwei Applikationen wird die Auswertung und Kontrolle schwierig. Wie wird den Kontrollorganen die Möglichkeit geschaffen, das ASTRA Login zu prüfen? - Gegebenenfalls wäre eine Kontrollapplikation von Nöten, welche die nötigen Daten zusammenführt, so dass diese kontrollierbar werden. 		

9. Sind Sie mit der Erfassungs- und Übermittlungspflicht der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten in der elektronischen Applikation einverstanden? (Art. 16g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass die Vorgaben auch im Rahmen der selbstständigen Erwerbstätigkeit gelten, wie sie von den plattformbasierten Fahrdienst Anbietern oft proklamiert wird.</p>		

10. Sind Sie damit einverstanden, dass das Arbeitsbuch nicht geführt werden muss, wenn die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten mit der elektronischen Applikation erfasst werden (Art. 19 Abs. 7)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass die Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten gewährleistet ist, wenn die elektronische Applikation ausfällt. Für diesen Fall sollten klare Verhaltensregeln aufgestellt werden.</p>		

11. Sind Sie damit einverstanden, dass gewisse Pflichten insbesondere des Arbeitgebers, die im Zusammenhang mit dem Fahrtschreiber bestehen, auf die elektronischen Applikationen erweitert werden (Art. 21 Abs. 1 und 2, Art. 22 Abs. 3 und Art. 23 Abs. 3)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist zu prüfen, ob auch hier die Selbstständigerwerbende explizit benannt werden sollten (vgl. Antwort zur Frage 9).		

12. Sind Sie mit der Erweiterung der Strafbestimmungen für Verstöße gegen die Kontrollvorschriften auf die elektronischen Applikationen einverstanden (Art. 28 Abs. 2 Bst. d, e und f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anhänge durch das ASTRA nachgeführt werden (Art. 32 Abs. 1 ^{bis})?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

14. Sind Sie mit Anhang 1 (Formblätter für die Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten) einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

15. Sind Sie mit Anhang 2 (Anforderungen an Zertifizierungsstellen) einverstanden?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

B. Entwurf der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51)

16.	Sind Sie mit der Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport mit Fahrzeugen der Führerausweiskategorien B und C, der Unterkategorien B1 und C1 oder der Spezialkategorie F einverstanden (Art. 25 und Folgeanpassungen)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die meisten Städte lehnen die Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT) mit Fahrzeugen der Führerausweiskategorien B und C, der Unterkategorien B1 und C1 sowie der Spezialkategorie F ab.</p> <p>Generell sind die Anforderungen an Personen, die zu Erwerbszwecken andere Personen im Strassenverkehr transportieren und dabei für diese die Verantwortung tragen, klar höher anzusetzen als für die übrigen Fahrzeugführenden. Die Städte messen den Anforderungen punkto Verkehrssicherheit im dichten und durchmischten Stadtverkehr eine besonders hohe Bedeutung bei. Durch die Abschaffung der mit der Bewilligung verbundenen Anforderungen sind negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Qualität von Fahrdienstleistungen zu befürchten.</p> <p>Die vorgeschlagene Massnahme zielt darauf ab, die Eintrittshürden für das Gewerbe der Fahrdienste zu senken, um es Personen mit Privatfahrzeugen zu erleichtern, Fahrdienstleistungen im Nebenjob oder in Teilzeit anzubieten – insbesondere im Interesse von Vermittlungsplattformen. Aus Sicht des Städteverbands ist diese Deregulierung kontraproduktiv. In den grossen Städten ist die Zahl der Fahrer:innen bereits heute sehr hoch. Dies führt für die Fahrer:innen zu langen Wartezeiten ohne Verdienstmöglichkeit und verstärkt den Preisdruck durch das Überangebot. Der Konkurrenzkampf senkt die Beförderungstarife, erhöht die Macht der Plattformbetreiber (z.B. hinsichtlich der Zuteilung von Fahraufträgen) und untergräbt die wirtschaftliche Lage des klassischen Taxigewerbes. Eine weitere Senkung der Eintrittshürden würde diese Dynamik nur verstärken – ohne die strukturellen Probleme zu lösen.</p> <p>Zudem erhöhen sich mit dem Wegfall der BPT-Bewilligung die Risiken für die Verkehrssicherheit, einerseits mit Blick auf die damit verbundene fehlende Selektion geeigneter Fahrer:innen sowie andererseits über den Wegfall der mit der BPT verknüpften Anforderungen hinsichtlich klagloser Fahrpraxis und verkehrsmedizinischer Kontrollen. Im erläuternden Bericht wird nicht berücksichtigt, dass ein erheblicher Teil der Kandidatinnen und Kandidaten die praktische BPT-Prüfung nicht besteht. Es sind Kantone bekannt, wo diese Gruppe rund die Hälfte ausmacht. Diese Personen könnten bei einer Abschaffung der BPT-Bewilligung Dienstleistungen im berufsmässigen Personentransport anbieten, obwohl sie bei der praktischen Prüfung nicht in der Lage waren nachzuweisen, dass sie fähig sind, Personen in einem Motorfahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen ohne Gefährdung zu transportieren. Die Einhaltung der Vorgaben der Arbeits- und Ruhezeitverordnung 2 (ARV 2) setzt fundierte Kenntnisse voraus – insbesondere hinsichtlich der Arbeitszeitregelungen. Diese Kompetenzen können nur durch eine entsprechende Prüfung nachgewiesen werden, wie sie heute im Rahmen der BPT-Bewilligung durchgeführt wird.</p>			

Bei einer allfälligen Aufhebung der BPT-Bewilligung ist sicherzustellen, dass das Alkoholverbot gem. Art. 2a lit. b VRV weiterhin anwendbar wäre.

17. Sind Sie mit den Bestimmungen betreffend die Überprüfung von ausländischen Berechtigungen zum berufsmässigen Personentransport einverstanden (Art. 42 Abs. 2 zweiter Satz)?
<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung ist auch ohne Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport möglich.

C. Entwurf der Fahrlehrerverordnung (FV; SR 741.522)

18. Sind Sie damit einverstanden, dass als Folge der Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport deren Besitz keine Voraussetzung mehr zum Erhalt der Fahrlehrerbewilligung ist und Fahrschüler und Fahrschülerinnen im Fahrunterricht nicht mehr zu deren Erwerb ausgebildet werden (Art. 2 Bst. e, Art. 4 Bst. b und c sowie 5 Abs. 1 Bst. c)?
<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir verweisen auf die Antworten unter Punkt 16.

D. Entwurf der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41)

19. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge nach Art 100 Abs. 1 Bst. b nicht mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen, wenn deren Führer und Führerinnen die Arbeits- und Ruhezeit mit einer elektronischen Applikation nach Art. 16b ARV ² erfassen (Art. 100 Abs. 1bis)?
<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:

E. Entwurf der Verordnung über eine Teilkraftsetzung der Änderung vom 17. März 2023 des Strassenverkehrsgesetzes

20. Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 25 Absatz 2 ^{bis} der Änderung vom 17. März 2023 des SVG in Kraft gesetzt wird?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		