



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:

**ADRESSE ORGANISATION
EINFÜGEN**

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:

In seiner strategischen Ausrichtung hat sich das Bundesamt für Strassen Astra im Bereich Verkehrssicherheit das Amtsziel gesetzt, bis 2030 die Zahl der Toten auf maximal 100 pro Jahr, beim Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) auf maximal 25 zu reduzieren. Diesem Ziel diametral entgegen entwickeln sich die Unfallzahlen. Von 2019 bis 2024 stieg die Anzahl tödlicher Unfälle um 34 %. Dieser Anstieg war europaweit der stärkste.

Taxis sind für vergleichsweise wenige der Unfälle verantwortlich, weil regelmässige verkehrsmedizinische Kontrollen der Fahrerinnen und Fahrer, die Bewilligung für berufsmässigen Personentransport und die Gültigkeit der ARV 2 sowie deren effektive Kontrolle für Sicherheit sorgen.

Um den Anstieg der Todesfälle zu stoppen, muss der Bundesrat allgemein bessere Sicherheitsvorkehrungen treffen, anstatt bewährte Sicherheitsmassnahmen, wie im Fall dieser Vorlage, aufzulösen. Eine Lockerung der Regeln und Voraussetzungen zum berufsmässigen Personentransport erachten wir deshalb als problematisch. Wir fordern, dass der Taximarkt nicht dereguliert wird, sondern Anforderungen an Platt-



formunternehmen den heutigen Standards der Taxiunternehmen angeglichen werden. Damit würde rechtliche Gleichbehandlung geschaffen, ohne dass bewährte Massnahmen für Verkehrssicherheit und minimale Arbeitsbedingungen untergraben werden.

Probleme im Modell Uber

Durch die Vorlage wird das Taxiwesen dem Modell von Uber, Bolt und co. angepasst. Dies suggeriert, dass das Modell von Uber besser für die Fahrerinnen und Fahrer ist. Doch ein Blick auf die vergangenen Rechtsfälle zeigt, dass der Wettbewerbsvorteil von Uber auf der Aushöhlung bestehender Gesetze, prekären Arbeitsverhältnissen, illegalen Praktiken und Kostenabwälzung auf die Arbeitnehmenden beruht. Es entsteht ein Preiskampf zu Lasten der Fahrerinnen und Fahrer. Die mit der Vorlage beabsichtigte Deregulierung legt so die Grundlage für eine stärkere Prekarisierung der im Personentransportgewerbe geleisteten Arbeit.

Das Bundesgericht hat 2022 in der Causa Uber festgestellt, dass Uber- Fahrerinnen und Fahrer einer unselbständigen Erwerbstätigkeit nachgehen und Uber als Arbeitgeberin deshalb verpflichtet ist, die Arbeitnehmeranteile der Sozialversicherungskosten zu bezahlen und den Fahrerinnen und Fahrer eine pauschale Entschädigung für die ausstehenden Kosten zu gewähren. Um dem in Zukunft zu entgehen, hat Uber seit 2021 die AGBs laufend in Richtung Selbständigkeit angepasst. Die entscheidenden Punkte der Weisungsgewalt durch die App, welche Fahrstrecke und Preis vorgibt, sowie das Subordinationsverhältnis durch Bestrafung bei regelmässiger Nicht-Akzeptanz von Aufträgen werden jedoch nicht korrigiert. Trotzdem besteht Uber auf Selbständigkeit, womit die Kosten für Auto, Sprit, Wartezeiten und Sozialversicherungsabgaben auf die Fahrerinnen und Fahrer abgewälzt werden. So kann Uber tiefere Preise anbieten als reguläre Taxiunternehmen. Die Last dafür tragen die Fahrerinnen und Fahrer, denen am Ende aller Abzüge ein Lohn deutlich unter dem branchenüblichen Standard bleibt. So müssen Uber- Fahrerinnen und Fahrer bei jeder neuen Änderung der AGBs erneut vor Gericht, womit wieder Jahre vergehen, bis ein letztinstanzlicher Entscheid getroffen wird – während ihnen Sozialversicherungsbeiträge und ein existenzsichernder Lohn verwehrt bleibt. Die Absichten der Vorlage sind deshalb umso unglaubwürdiger, wenn der vorliegenden Vernehmlassungsbericht auf einer Studie von 2020 beruht, welche die seither gefällten gerichtlichen Urteile nicht in Betracht zieht.

Nun will die Vorlage mit der Bewilligung für Berufsmässigen Personentransport noch eine der wenigen Möglichkeiten streichen, um Uber zu kontrollieren. Das 2017 zu recht gestoppte Modell von Uber Pop wird damit wieder legal. Die Umsetzung der Vorlage begünstigt die Dumpingpreise und bringt dadurch das Taxigewerbe noch mehr in Bedrängnis. Der dadurch steigende Druck auf die Fahrerinnen und Fahrer wird die Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen voraussichtlich weiter verschlechtern.

Die Vorlage macht den Weg frei für eine «Uberisierung» des Arbeitsmarktes

Die in der Vorlage vorgeschlagene Deregulierung des Taximarktes steht sinnbildlich für die Tendenz, Plattform-Modellen wie Uber den roten Teppich auszurollen. Keine Regulierungen, jeder und jede ist selbständig und trägt alle Risiken. Es wird «ein Ein-

facher Einstieg in den Arbeitsmarkt» versprochen, doch das Arbeitsgesetz greift aufgrund der Scheinselbständigkeit nicht und es entstehen prekäre Verhältnisse. Das führt zu erheblichen Auswirkungen auf die Fahrerinnen und Fahrer:

- **Finanzielle Auswirkungen:** Ausgebildete Fahrerinnen und Fahrer stehen durch die Abschaffung der Bewilligung für berufsmässigen Personentransport direkt in Konkurrenz mit dem multinationalen Mobilitätsdienst Uber, der durch Schwarzarbeit tiefere Preise bietet. Die Differenz zu einem lebenswürdigen Lohn muss von der Sozialhilfe abgefangen werden.
- **Gesundheitliche Auswirkungen:** Die Deregulierung ist für die Gesundheit und Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer eine Gefahr. Denn bei den aktuellen Preisen müssen gerade Uber- Fahrerinnen und Fahrer weit mehr als die gesetzlich erlaubten Stunden arbeiten, um überleben zu können. Die ARV 2 ist in der aktuellen Scheinselbständigkeit die einzige Möglichkeit, für den berufsmässigen Personentransport Höchstarbeitszeiten durchzusetzen.

Diese gesundheitlichen Belastungen für die Fahrerinnen und Fahrer gefährden die Verkehrssicherheit auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden, weil die Fehleranfälligkeit der Fahrerinnen und Fahrer durch Stress und Übermüdung zunimmt.

Verbesserungspotential der applikationsbasierten Lösung

Lockerungen der aktuellen Regelungen kommen aus unserer Sicht nur dann in Betracht, wenn sie nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen. Bei einer Einführung der zur Diskussion gestellten Applikationslösung sind einige sicherheitsrelevante Fragen noch ungeklärt. So wird durch die bisher vorgesehenen Vorgaben nicht verhindert, dass der Druck auf Fahrerinnen und Fahrer von Arbeitgebenden und Fahrdienstvermittlungsplattformen steigt. Durch den gesteigerten Druck ist eine weitere Abnahme der Verkehrssicherheit zu befürchten.

Wegfall der BPT-Bewilligung beeinträchtigt Verkehrssicherheit

Die geltenden Anforderungen dürften dazu beitragen, dass es im Bereich des berufsmässigen Personentransports heute vergleichsweise wenige schwere Unfälle gibt. Demgegenüber kann ein Wegfall der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Wir erachten eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport daher weiterhin als notwendig.

Aus Sicht der Unfallprävention ist es absolut zentral, dass der Schutz durch die ARV 2 bestehen bleibt. Die klar definierten Arbeits- und Lenkzeitvorschriften leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem sie Übermüdung vorbeugen und dem brancheninternen Druck auf Fahrerinnen und Fahrer wirksame Grenzen setzen.

Bereits ungenügende Kontrolle wird weiter gekürzt

Mit dem Wegfall der Bewilligung für berufsmässigen Personentransport entfällt auch ein Hebel, die Fahrerinnen und Fahrer zu kontrollieren. Gemäss der Vorlage würden die Kontrollen nun an das Arbeitsinspektorat übergehen. Es ist fraglich, ob diese die neuen Aufgaben übernehmen können und die nötigen Kompetenzen haben. Bereits heute werden die Kontroll-Kompetenzen im berufsmässigen Strassenverkehr in den

Kantone von Amt zu Amt gegenseitig weitergeschoben. Mit einer in dieser Vernehmlassung in den Raum gestellten möglichen Abschaffung der ARV2 würde auch der kantonale Vollzug wegfallen.

Schweizweiter Flickenteppich bei den Taxigesetzen

Eine klare und einheitliche Rechtslage für konventionelle Taxis und appbasierte Fahrdienste ist wichtig – ebenso eine entsprechende Kontrollmöglichkeit und deren Durchsetzung.

Das Taxiwesen ist in der Schweiz kantonal oder gar kommunal geregelt. Während nicht einmal alle Kantone Taxigesetze kennen, erwähnen gerade nur Genf, Waadt, Freiburg, Zürich und die Stadt St. Gallen Massnahmen für die sogenannten «Limousinendienste» wie Uber. Im März 2026 berät auch Bern ein entsprechende Gesetzesänderung. In den meisten Kantonen fahren diese also ohne Kennzeichnung und müssen sich nicht melden. Es wäre also notwendig, eine Bewilligungspflicht für die Fahrdienstvermittler auf Bundesebene einzuführen, statt zu deregulieren.

Aus all diesen Gründen fordern wir den Bundesrat dazu auf, den Taximarkt nicht zu deregulieren, sondern die Anforderungen an Fahrdienstvermittlungsplattformen den heutigen Standards der Taxiunternehmen anzugleichen.

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 ARV ² » umgesetzt werden sollte, wonach berufsmässige Führer von leichten Personentransportwagen und schweren Personenwagen nicht mehr der ARV ² , 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
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir erachten es als absolut zentral, dass diese Fahrerinnen und Fahrer, die berufsmässig Personen transportieren, weiterhin der ARV 2 unterstellt bleiben.</p> <p>Müdigkeit im Strassenverkehr ist ein erhebliches Sicherheitsrisiko: Selbst bei konservativer Schätzung ist unter Berücksichtigung der Dunkelziffer davon auszugehen, dass bei rund jedem zehnten schweren Unfall eines Motorfahrzeuglenkenden Übermüdung eine Rolle spielt. Gesetzliche Regelungen zu Arbeits- und Ruhezeiten sind eine wichtige Massnahme zur Verhinderung von Müdigkeitsunfällen bei Berufschaffern – vorausgesetzt, sie werden wirksam umgesetzt und kontrolliert. Die ARV 2 beugt Übermüdung vor, indem sie übermässig lange Lenkzeiten verhindert und ausreichende Ruhe- und Schlafphasen vorschreibt.</p> <p>Würde die ARV 2 für diese Fahrerinnen und Fahrer nicht mehr gelten, wären ihre Arbeits- und Ruhezeiten weniger streng geregelt. Selbständig Erwerbende könnten beispielsweise – im Rahmen der Vorschriften des Strassenverkehrsrechts – grundsätzlich uneingeschränkt arbeiten und ein Fahrzeug lenken (s. Erläuternder Bericht). Auch für Arbeitnehmende würde dies deutlich längere Arbeit- und Lenkzeiten bedeuten. Aus unfallpräventiver Sicht ist eine solche Lockerung klar abzulehnen.</p> <p>Wie in der Antwort auf Frage 1 erwähnt, ist die Deregulierung auch für die Gesundheit und Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer eine Gefahr. Denn bei den aktuellen Preisen müssen gerade Uber- Fahrerinnen und Fahrer weit mehr als die gesetzlich erlaubten Stunden arbeiten, um finanziell überleben zu können. Die ARV 2 ist in der aktuellen Scheinselbständigkeit die einzige Möglichkeit, für den berufsmässigen Personentransport Höchstarbeitszeiten durchzusetzen.</p> <p>Aufgrund dieser Bedenken bezüglich Sicherheit und Gesundheit unterstützen wir vehement, dass die ARV 2 für Fahrerinnen und Fahrer im berufsmässigen Personentransport weiterhin gilt. Es sind nicht die die Regeln für Taxis den Fahrdienstvermittlern anzupassen, sondern dringend die Fahrdienstvermittlungsplattformen so zu regulieren wie heute bereits das Taxigewerbe.</p>		

<p>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})?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gegenüber einer Erfassung und Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten per Applikation haben wir einige Vorbehalte.</p> <p>Schon heute zeigt sich am Beispiel Uber, dass die Berechnung der Fahrzeit von einem Algorithmus vorgenommen wird. Die Fahrzeit wird prospektiv berechnet, als durchschnittliche voraussichtlich benötigte Zeit. Falls Fahrdienstvermittler, wie in der aktuellen Vernehmlassungsvorlage mit Art. 16c Abs. 2 vorgesehen, die Möglichkeit erhalten, ihre eigenen Fahrvermittlungsalgorithmen für die Erfassung und Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten einzusetzen, ist zu befürchten, dass sie, wie oben geschildert, sehr restriktive Berechnungsmodelle für die Arbeitszeit verwenden. Dass Fahrdienstvermittler und Arbeitgebende neu selbst die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitüberwachung betreiben können, führt zu einem stärkeren Anreiz, die Arbeits- und Lenkzeit möglichst knapp aufzuzeichnen. Dadurch besteht die Gefahr, dass mit der Applikation die Arbeits- und Lenkzeiten restriktiver berechnet werden als bisher. Das kann allenfalls zu einer Verwässerung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitenregelung der ARV 2 führen. Daher ist sicherzustellen, dass die Arbeitgebenden oder Fahrdienstvermittelnden keinen Einfluss auf die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiterfassung haben können.</p> <p>Während der Zeit in Bereitschaft für Auftragsempfänge kann keiner anderen Arbeit nachgegangen werden. Diese Zeit muss zumindest teilweise entlohnt werden, da das Unternehmen von der Bereitschaft profitiert. Im Rahmen dieser Verordnungsänderung muss deshalb die Arbeitszeit bei berufsmässigem Personentransport diesen Ansprüchen entsprechend definiert werden. Wir fordern den Bundesrat dazu auf, eine allfällige Einführung einer applikationsbasierten Lösung zum Anlass zu nehmen, diese verkehrssicherheitsrelevante Verbesserung der Arbeitsbedingungen vorzunehmen.</p> <p>Wenn die erwähnten Anforderungen an Verkehrssicherheit und Arbeitsbedingungen erfüllt werden, sind wir mit einer applikationsbasierten Lösung einverstanden. Dafür muss sie gleichwertige Funktionalitäten (z. B. erfassbare Daten, Datenübertragung, Kontrollmöglichkeiten der Kontrollorgane) wie der Fahrtschreiber aufweisen und gleichwertige sicherheitstechnische Anforderungen erfüllen (z. B. in Bezug auf Manipulierbarkeit). Falls diese Voraussetzungen im Bereich der Datenaufzeichnung nicht gegeben sind, folgen wir der Empfehlung der Stellungnahme der BFU, für Fahrzeuge ohne EDR-System ein zusätzliches Datenaufzeichnungsgerät (DAG) vorzuschreiben.</p> <p>Werden die erwähnten Anforderungen berücksichtigt, so kann die elektronische Applikation eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen.</p>		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Die einzelnen Anforderungen sind grundsätzlich angemessen. Aus unserer Sicht wäre es allerdings sinnvoll, den minimalen Zeitraum für die Abrufbarkeit der Daten auf der Applikation auf 56 Tage zu erhöhen (analog zur Neuerung vom 1. Januar 2025 in Artikel 14c Absatz 1bis der Chauffeurverordnung ARV 1 i.V.m. Art.16a ARV 2).</p> <p>Zudem hat der Bund sicherzustellen, dass mit der Einführung der applikationsbasierten Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitaufzeichnung der Druck auf Fahrerinnen und Fahrer nicht steigt und Abstriche beim Datenschutz verhindert werden.</p>		

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:		
<p>Eine Zertifizierungspflicht ist sinnvoll. Sie trägt dazu bei, dass die Applikation die definierten Anforderungen erfüllt.</p>		

--	--

7. Sind Sie mit den Anforderungen an die Zertifizierungsstelle einverstanden (Art. 16e)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Sicherheitsrelevanz ist gegeben, allerdings können wir nicht beurteilen, ob die beschriebenen Anforderungen geeignet sind.		

8. Sind Sie mit den Bedingungen für die Verwendung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16f)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9. Sind Sie mit der Erfassungs- und Übermittlungspflicht der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten in der elektronischen Applikation einverstanden? (Art. 16g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

<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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind einverstanden, sofern alle Eintragungen von Arbeitsbuch und Fahrtschreiber über die Applikation vorgenommen werden müssen und es nicht zu einem Informationsverlust kommt.</p>		

<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)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir erachten es als sinnvoll, dass Pflichten zum Fahrtschreiber auch für die Applikation gelten, die ihn ersetzt.</p>		

<p>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)?</p>
--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir unterstützen, dass die bestehenden Strafbestimmungen zum Fahrtschreiber auch vollumfänglich für eine applikationsbasierten Lösung gelten.		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Sicherheitsrelevanz ist gegeben, allerdings können wir nicht beurteilen, ob die beschriebenen Anforderungen geeignet sind.</p>		

B. Entwurf der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51)

<p>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)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Mit Taxis ereignen sich in der Schweiz vergleichsweise wenige schwere Unfälle: Von 2011 bis 2024 wurden pro Jahr durchschnittlich 20 schwere Personenschäden im Zusammenhang mit einer Taxifahrt registriert. Wie viele schwere Unfälle mit Fahrdienstleistern vom Typ «Uber» passieren, ist hingegen nicht bekannt.</p> <p>Fahrerinnen und Fahrer im berufsmässigen Personentransport verbringen viel Zeit im Strassenverkehr. Oft sind sie innerorts unterwegs, wo sich besonders viele schwere Unfälle ereignen (2'419 im Jahr 2024). Wenn für sie die Sicherheitsvorschriften gelockert werden, hat dies einen grossen Effekt auf die Gesamtverkehrssicherheit. Aus diesem Grund ist bei einer Lockerung der Vorschriften von einer überproportionalen Abnahme der Verkehrssicherheit auszugehen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die aktuell geltenden Anforderungen zum berufsmässigen Personentransport einen wesentlichen Beitrag zur geringen Anzahl schwerer Unfälle im Taxigewerbe leisten. Eine Abschaffung der Bewilligungspflicht würde die sicherheitsrelevanten Standards senken.</p> <p>Angesichts der erhöhten Verantwortung der Chauffeurinnen und Chauffeure und der möglichen Fremdgefährdung sind die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen und die regelmässigen verkehrsmedizinischen Kontrollen angebracht. Auch wenn die Wirksamkeit dieses Systems Grenzen aufweist und keine optimale Selektion erlaubt, kann es gleichwohl dazu beitragen, dass ungeeignete Lenkerinnen und</p>		

Lenker berufsmässig keine Personen transportieren. Offenbar kommt es nicht selten vor, dass Chauffeurinnen und Chaffeure die medizinischen Mindestanforderungen nicht mehr erfüllen: Gemäss dem erläuternden Bericht wurde im Jahr 2024 bei 570 Fahrerinnen und Fahrer aus diesem Grund die BPT-Bewilligung entzogen.

Bei einem Wegfall der BPT-Bewilligung stünden als Hinweis auf die Fahreignung lediglich die Angaben zum Gesundheitszustand zur Verfügung, die beim Antrag für den Lernfahrausweis gemacht wurden. Dabei handelt es sich um eine Selbstdeklaration, die unter Umständen viele Jahre zurückliegt und die aktuelle gesundheitliche Situation nicht mehr zuverlässig abbildet.

Zudem wäre aus unserer Sicht bei einer Abschaffung der BPT-Bewilligung auch der Wegfall der 1-jährigen **klaglosen Fahrpraxis** problematisch: Während verkehrsmmedizinische Kontrollen auf medizinische Aspekte fokussieren, können mit der Anforderung eines einwandfreien fahrerischen Leumunds auch wichtige charakterliche Aspekte adressiert werden.

Die ARV 2 gilt weiterhin. Es macht daher Sinn, die Fahrerinnen und Fahrer diesbezüglich zu schulen und anschliessend die Wissensaneignung im Rahmen einer **theoretischen Prüfung** sicherzustellen.

Eine **praktische Prüfung** zur Erlangung der Bewilligung zum BPT kann einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten (z. B. Kenntnis der aktuellen Verkehrsregeln, Beherrschung des Fahrzeugs), insbesondere wenn der Führerausweis Jahre vor dem Einstieg in den berufsmässigen Transport von Personen erlangt worden ist. Allenfalls könnte die Prüfung auf Fahrerinnen und Fahrer beschränkt werden, deren Prüfung für die Erlangung des Führerausweises der Kat. B schon länger zurückliegt.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die im erläuternden Bericht zitierte Aussage der ZHAW aus dem Jahr 2020, wonach über die letzten Jahre eine positive Entwicklung der Verkehrssicherheit festzustellen sei, nicht mehr zutreffend ist. In den vergangenen Jahren ist kein weiterer Rückgang des Unfallgeschehens zu verzeichnen. Vielmehr zeichnet sich eine besorgniserregende Trendwende hin zu mehr Unfällen ab. Vor diesem Hintergrund ist auf sicherheitsrelevante regulatorische Lockerungen unbedingt zu verzichten. Sollte die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport mit besagten Fahrzeugen dennoch vereinfacht oder gar abgeschafft werden, ist es aus unserer Sicht unerlässlich, gleichzeitig ein **systematisches Monitoring** einzuführen und eine umfassende Evaluation durchzuführen.

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:

Wir sind dezidiert gegen die Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (vgl. Frage 16). Sollte sie dennoch abgeschafft werden, hat eine Bewilligung nach ausländischem Recht in der Schweiz trotzdem vorgezeigt zu werden und überprüft zu werden, wenn eine solche für die nach ausländischem Recht ausgestellte Fahr-/ und Transportberechtigung des Fahrers notwendig ist.

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir lehnen zwar die Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport ab, rechnen jedoch bei Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern nicht mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die übrigen Anforderungen und Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrlehrerbewilligung der Kategorie B gemäss Art. 5 Abs. a Fahrlehrerverordnung (FV) sowie die geplante Beibehaltung der erhöhten medizinischen Mindestanforderungen und der Pflicht zur regelmässigen verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung sind aus Präventionssicht ausreichend.		

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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit einer Applikationslösung einverstanden, sofern sie gleichwertige Funktionalitäten (z. B. erfassbare Daten, Datenübertragung an Kontrollorgane) wie der Fahrtschreiber aufweist und hohe Anforderungen an Datensicherheit, Integrität und Manipulationsresistenz erfüllt.		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, dass dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt wird, anstelle von Geräten zur Aufzeichnung von Fahrzeit, Geschwindigkeit u. dgl. andere Hilfsmittel wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten zu erlauben und die entsprechenden Voraussetzungen und Anforderungen festzulegen.</p>		