



Bern, 19. Dezember 2025

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

Erläuternder Bericht
zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens



Übersicht

Mit dieser Vorlage soll gestützt auf drei vom Parlament überwiesene Motionen zwecks Entlastung des Gewerbes eine Deregulierung von gewissen Vorschriften für berufsmässige Fahrerinnen und Fahrer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen erfolgen. Zudem soll auf den Einbau eines Fahrtschreibers verzichtet werden können, wenn die Arbeits- und Ruhezeiten mit einer zertifizierten elektronischen Applikation aufgezeichnet werden.

Ausgangslage und Inhalt der Vorlage

Drei überwiesene Motionen verlangen Anpassungen bei den berufsmässigen Personentransporten:

Mit der Annahme der **Motion 16.3066 Nantermod «Taxi, Uber und andere Fahrdienste. Für einen fairen Wettbewerb»** hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, für berufsmässige Lenkerinnen und Lenker von Personenwagen die Sonderregelung betreffend Arbeits- und Ruhezeitvorschriften aufzuheben; ebenso soll die Pflicht, das Fahrzeug mit einem Fahrtschreiber (Kontrollgerät) auszurüsten, wegfallen. Die Lenkerinnen und Lenker sollen fortan der allgemeinen Strassenverkehrs- und Arbeitsgesetzgebung unterstehen.

Mit der überwiesenen **Motion 16.3068 Derder «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote»** verlangt das Parlament, dass der Bundesrat die Bundesgesetzgebung an die neuen Angebote im Transportbereich, namentlich die neu aufgekommenen Fahrdienste sowie die Online-Plattformen, anpasst.

Im Rahmen der Umsetzung dieser zwei Motionen soll auch die **Motion 17.3924 Nantermod «Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis»** umgesetzt werden. Darin wird verlangt, dass berufsmässige Personentransporte mit Personenwagen mit der Führerausweiskategorie B ohne zusätzliche Prüfung durchgeführt werden dürfen und die BPT-Bewilligung abgeschafft wird.

Zur Umsetzung der beiden Motionen aus dem Jahr 2016 wurde in einer ersten Phase die Anpassung von Artikel 56 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) in Aussicht genommen, um in der Folge die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV²; SR 822.222) aufheben zu können. Diesen Vorschlag stellte das ASTRA im Jahr 2019 den betroffenen Vollzugsbehörden, Interessengruppen und Verbänden in zwei Workshops vor. Die Beteiligten sprachen sich überwiegend gegen eine Aufhebung der besonderen Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten und der damit einhergehenden Fahrtschreiber-Einbaupflicht aus. Es wurde eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit sowie der Arbeitsbedingungen im Taxigewerbe befürchtet.

Nach der Prüfung von weiteren Umsetzungsvarianten wird nun der Verzicht auf die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport und somit auf die zusätzliche theoretische und praktische Führerprüfung vorgeschlagen. Zudem soll auf die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen sowie die entsprechenden regelmässigen Kontrolluntersuchungen für berufsmässige Personentransporte verzichtet werden. An den Arbeits- und Ruhezeiten soll festgehalten werden, aber es soll auf den Einbau eines Fahrtschreibers im Fahrzeug verzichtet werden können, wenn sie mit einer zertifizierten elektronischen Applikation aufgezeichnet werden.

Damit kann eine Entlastung des Gewerbes erreicht werden, ohne dass mit relevanten Abstrichen bei der Verkehrssicherheit gerechnet werden muss. Die Bedürfnisse der neuen Fahrdienstleister werden berücksichtigt und die Möglichkeiten der Digitalisierung wahrgenommen.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Grundzüge der Vorlage	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Die beantragte Neuregelung	5
1.3	Geprüfte Alternativen	7
1.3.1	Deregulierung: Einschränkung des Geltungsbereichs der ARV ²	7
1.3.2	Alternative Regulierung: Regulierte Selbstregulierung	8
1.3.3	Vereinfachte Regelung	9
1.3.4	Ergänzung der beantragten Neuregelung mit der Pflicht, das Fahrzeug mit einem Datenaufzeichnungsgerät auszurüsten.....	9
1.4	Erledigung parlamentarischer Vorstösse	10
2	Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht ..	10
3	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln und Anhängen	10
3.1	Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)	10
3.2	Anhang 1 der ARV ²	13
3.3	Anhang 2 der ARV ²	14
3.4	Verkehrszulassungsverordnung (VZV)	14
3.5	Verordnung über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung (Fahrlehrerverordnung, FV)	18
3.6	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) ..	18
3.7	Verordnung über eine Teilkraftsetzung der Änderung vom 17. März 2023 des Strassenverkehrsgesetzes	19
4	Auswirkungen.....	19
4.1	Auswirkungen auf den Bund	19
4.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	19
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	19
4.4	Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit	20
4.5	Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Umwelt	20
5	Rechtliche Aspekte	20
5.1	Verfassungsmässigkeit	20
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	21
5.3	Erlassform	21

1 Ausgangslage und Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

Nach geltendem Recht hat der Bundesrat die Arbeits- und Präsenzzeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen zu regeln und für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften zu sorgen (Art. 56 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958¹ [SVG]). Dieser Pflicht ist der Bundesrat mit dem Erlass der Verordnung vom 19. Juni 1995² über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) und der Verordnung vom 6. Mai 1981³ über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) nachgekommen. Die Vorschriften dienen einerseits dem Arbeitnehmerschutz. Andererseits soll die Verkehrssicherheit gefördert werden, indem mit Vorgaben zu Höchstlenkzeiten, Mindestruhezeiten, Höchstarbeitszeiten und Pausen der Übermüdung der Chauffeure entgegengewirkt wird.

Wer berufsmässig Personen mit Fahrzeugen transportieren will, für die ein Führerausweis der Kategorien B oder C, der Unterkategorien B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F vorgeschrieben ist, muss nach Artikel 25 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976⁴ (VZV) grundsätzlich im Besitz einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT-Bewilligung) sein. Für den Erwerb der BPT-Bewilligung zur Kategorie B, Unterkategorie B1 und Spezialkategorie F muss eine zusätzliche theoretische und praktische Prüfung bestanden und eine einjährige klaglose Fahrpraxis nachgewiesen werden. Inhaberinnen und Inhaber der Kategorie C oder der Unterkategorie C1 müssen einzig eine einjährige klaglose Fahrpraxis nachweisen.

Inhaberinnen und Inhaber einer BPT-Bewilligung zur Kategorie B, Unterkategorie B1 und Spezialkategorie F müssen höhere medizinische Mindestanforderungen erfüllen als Fahrzeuglenkende, die mit entsprechenden Fahrzeugen nicht berufsmässig Personen transportieren (Art. 7 i.V.m. Anhang 1 VZV). Bei Inhaberinnen und Inhabern der Kategorie C oder der Unterkategorie C1 wurde bereits im Führerausweiserstellungsverfahren überprüft, ob sie die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen erfüllen. Alle Inhaberinnen und Inhaber einer BPT-Bewilligung müssen sich zudem regelmässig einer verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung unterziehen (Art. 27 Abs. 1 Bst. a VZV).

Lenkerinnen und Lenker, die berufsmässig Personen transportieren, müssen ihre Fahrzeuge nach Artikel 80 Absatz 2 VZV als solche zum berufsmässigen Personentransport einlösen und nach Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995⁵ (VTS) entsprechend mit einem Fahrtschreiber ausrüsten.

Zu Beginn des Markteintritts des Fahrdienstvermittlers Uber und vergleichbarer Angebote haben sich vor allem im Bereich der berufsmässigen Personentransporte mit Fahrzeugen bis zu neun zugelassenen Sitzplätzen (einschliesslich dem Fahrersitz) Wettbewerbsverzerrungen und Schwierigkeiten im Vollzug ergeben. Insbesondere beim Geschäftsmodell «UberPop» wurde geltend gemacht, dass nur Mitfahrgelegenheiten zwischen Privatpersonen vermittelt und keine berufsmässigen Personentransporte durchgeführt würden und die Fahrzeuge daher nicht zum berufsmässigen Personentransport eingelöst werden müssen. Die Führerinnen und Führer verfügten teils nicht über die BPT-Bewilligung, hielten die ARV 2 für sich als nicht anwendbar und benutzten keinen Fahrtschreiber oder erwarben keine kantonale oder kommunale Taxilizenz. Daher konnten sie ihre Transportdienstleistung zu tieferen Preisen als das herkömmliche Taxigewerbe anbieten.

Vor diesem Hintergrund wurden am 9. März 2016 die Motionen 16.3066 Nantermod «Taxi, Uber und andere Fahrdienste. Für einen fairen Wettbewerb» und 16.3068 Derder «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote» eingereicht, die das Parlament am 8. Dezember 2016 beide angenommen hat. Mit der Motion 16.3066 beauftragt es den Bundesrat, eine Anpassung der Bundesgesetzgebung vorzuschlagen, um den regelmässigen und berufsmässigen Personentransport in Perso-

¹ SR 741.01

² SR 822.221

³ SR 822.222

⁴ SR 741.51

⁵ SR 741.41

nenwagen den ordentlichen Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und der Arbeitsgesetzgebung zu unterstellen, statt dass die ARV 2 für diese Transporte gilt. Die Motion 16.3068 beauftragt den Bundesrat, eine Anpassung der Bundesgesetzgebung an die neuen Angebote im Transportbereich, namentlich die neu aufgekommenen Fahrdienste sowie die Online-Plattformen, vorzuschlagen. Zu prüfen sei insbesondere eine grundlegende Anpassung der ARV 2 an die neuen Technologien. Mit beiden Motionen wird angestrebt, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den neuen Fahrdienstleistern und dem etablierten Taxigewerbe zu verhindern. In der Begründung der Motion 16.3068 wurde vorgeschlagen, einen Bericht zu erstellen, der aufzeigt, wie auf die neuen Fahrdienstangebote reagiert werden kann.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in der Folge die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) beauftragt, die Entwicklung der Fahrdienste zu untersuchen und Vorschläge für die Weiterentwicklung des Rechts zu erarbeiten. Die Studie⁶ setzt sich mit den neuen Mobilitätsangeboten sowie der Rechtslage im In- und Ausland auseinander. Auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurden in der Studie drei Regulierungsmöglichkeiten vorgeschlagen:

- Vereinfachte Regulierung:
Eine vereinfachte Regelung würde als einzige Vorgabe eine maximale Lenkzeit von zum Beispiel zehn Stunden innerhalb von 24 aufeinanderfolgenden Stunden festlegen und eine einheitliche Registrierung der Fahrdienstleister sowie ihrer Fahrzeuge und eine Kennzeichnung der Fahrzeuge vorsehen. Allenfalls könnte zusätzlich auf die Regelungen des Arbeitsgesetzes verwiesen werden, welche in diesem Fall von unselbständigen und selbständigen Führerinnen und Führer einzuhalten wären.
- Deregulierung:
Bei einer Deregulierung könnte der Bund auf eine Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer und Führerinnen von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen verzichten. Damit würden die in der ARV 2 vorgesehenen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sowie insbesondere die Pflicht wegfallen, das Fahrzeug mit einem Fahrtschreiber auszurüsten. Ebenfalls entfallen sollten in diesem Fall weitere Regelungen wie die zusätzliche Führerprüfung, die höheren medizinischen Mindestanforderungen und die periodischen ärztlichen Untersuchungen. Damit entfielen zugleich der kantonale Vollzug zur Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten nach SVG.
- Alternative Regulierung:
Eine alternative Regulierung könnte bundesrechtliche Minimalstandards für Sicherheit, Arbeitnehmerschutz und Konsumentenschutz vorsehen. Für deren Umsetzung würden private Organisationen sorgen, welchen sich alle Führerinnen und Führer (ob selbständig oder unselbständig) anschliessen müssten. Ein Regulator würde seinerseits diese privaten Organisationen anerkennen und überwachen. Eine Kennzeichnung der Fahrzeuge würde den Vollzug im Strassenverkehr erleichtern.

Das Parlament hat einen weiteren Vorstoss überwiesen, der im Rahmen dieser Vorlage umgesetzt werden soll, nämlich die Motion 17.3924 Nantermod «Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis». Mit dieser Motion beauftragt das Parlament den Bundesrat, einen Entwurf zur Änderung des Strassenverkehrsrechts vorzulegen, wonach für jegliche Verwendung von Personenwagen (Fahrzeuge der Kategorie B) ein einziger Führerausweis genügt. Angestrebt wird die Abschaffung der BPT-Bewilligung. Dies, weil die Gefahren, die von den Lenkerinnen und Lenkern solcher Fahrzeuge ausgehen, genau dieselben seien, unabhängig davon, wie das Fahrzeug verwendet wird.

1.2 Die beantragte Neuregelung

Nachdem verschiedene Lösungsmöglichkeiten umfassend geprüft wurden (vgl. nachfolgende Ziff. 1.3), wird vorliegend eine Lösung vorgeschlagen, mit der einerseits an den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der ARV 2 festgehalten wird und andererseits die Schranken für den Eintritt ins Gewerbe der Fahrdienstleister gesenkt werden. Heute muss ein relativ hoher Aufwand betrieben werden, um überhaupt ins Ge-

⁶ Regulierung von Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten, Andreas Abegg et al., Winterthur, 16. Dezember 2020 (<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/fahrzeuge/berufsmaessige-personentransporte.html>)

werbe einsteigen zu können. Dies erschwert, dass Personen mit ihrem Privatfahrzeug Fahrdienstleistungen im Nebenjob oder mit geringen Teilzeitpensen anbieten können. An solchen Fahrerinnen und Fahrern hätten aber insbesondere die Vermittlungsplattformen ein grosses Interesse. Mit den geltenden Anforderungen wird auch die Verbreitung von Mitfahrgelegenheiten erschwert, da keine Fahrpreise verlangt werden dürfen, die die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigen.

Vorgeschlagen werden folgende Erleichterungen:

- Auf die BPT-Bewilligung und damit auf die zusätzliche theoretische und praktische Führerprüfung für den berufsmässigen Personentransport mit leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Motorwagen soll verzichtet werden. Der Verzicht soll nicht nur für Fahrzeuge gelten, die mit der Führerausweiskategorie B geführt werden dürfen (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3'500 kg und nicht mehr als 9 Plätzen inkl. Führersitz), sondern auch für Fahrzeuge, die mit der Führerausweisunterkategorie C1 (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3'500 kg, aber höchstens 7'500 kg und nicht mehr als 9 Plätzen inkl. Führersitz) oder der Führerausweiskategorie C geführt werden dürfen (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 7'500 kg und nicht mehr als 9 Plätzen inkl. Führersitz). Inhaberinnen und Inhaber der Führerausweiskategorie C oder der Führerausweisunterkategorie C1 erhalten die BPT-Bewilligung bereits heute ohne zusätzliche Prüfungen. Sie müssen einzig eine einjährige klaglose Fahrpraxis nachweisen. Mit dem Wegfall der BPT-Bewilligung entfällt dieser Nachweis. Davon profitieren insbesondere die Fahrerinnen und Fahrer von Ambulanzfahrzeugen, weil sie nach dem Erwerb des Führerausweises nicht mehr ein Jahr warten müssen, bevor sie Krankentransporte durchführen dürfen.

Die heutige praktische Prüfung soll sicherstellen, dass Berufsfahrerinnen und -fahrer über die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, um Personen auch in Stresssituationen sicher zu transportieren und flüssig zu fahren. Die theoretische Prüfung bezieht sich auf die Kenntnisse zu den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften und die Bedienung des Fahrtschreibers. Der Erwerb der BPT-Bewilligung verursacht einen grossen administrativen Aufwand, ohne dass eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgewiesen wäre. Wer die praktische Prüfung für das Führen einer Fahrzeugkategorie bestanden hat, ist in der Lage, die entsprechenden Motorfahrzeuge sicher, flüssig und verantwortungsvoll zu führen. Auf eine zusätzliche praktische Prüfung kann daher verzichtet werden. Die Kenntnisse zu den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften der ARV 2 sollen sich die Chauffeure eigenverantwortlich aneignen. Eine theoretische Prüfung ist dazu nicht nötig.

- Mit dem Wegfall der BPT-Bewilligung kann auch auf den Nachweis einer einjährigen, klaglosen Fahrpraxis verzichtet werden, die bisher für deren Erwerb vorausgesetzt wurde.
- Verzichtet werden soll auch auf das Erfordernis, die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen (zweite medizinische Gruppe) zu erfüllen. Die Erfüllung dieser Anforderungen bildet heute eine Voraussetzung für den Erwerb der BPT-Bewilligung. Dieser Verzicht gilt aber nicht für Inhaberinnen und Inhaber von Führerausweisen der Kategorie C und der Unterkategorie C1. Diese müssen die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen weiterhin immer erfüllen, unabhängig davon, ob sie berufsmässige oder nicht berufsmässige Transporte durchführen. Für Taxifahrerinnen und Taxifahrer gelten künftig nicht keine medizinischen Anforderungen mehr, sondern sie müssen die medizinischen Mindestanforderungen für den Erwerb der Führerausweiskategorie B (erste medizinische Gruppe) erfüllen.
- Als Folge der Abschaffung der BPT-Bewilligung und dem Verzicht auf das Erfordernis, die höheren medizinischen Mindestanforderungen zu erfüllen, soll auch auf die Pflicht zur periodischen Kontrolluntersuchung verzichtet werden. Für Inhaberinnen und Inhaber von Führerausweisen der Kategorie C und der Unterkategorie C1 bleibt die Pflicht wiederum bestehen.
- Anstatt mit einem Fahrtschreiber sollen die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten neu auch mit einer elektronischen Applikation erfasst werden können. Die Applikation muss auf privatwirtschaftlicher Ebene entwickelt werden und gewisse Anforderungen erfüllen, damit insbesondere die Manipulationssicherheit und der einfache Zugriff auf die erfassten Daten durch die Kontrollbehörden sichergestellt sind. Eine akkreditierte Stelle muss prüfen, ob diese Anforderungen erfüllt sind.

Die Vorlage konkretisiert zudem die Pflichten der Fahrzeugführerinnen und Führer im Umgang mit der elektronischen Applikation, insbesondere hinsichtlich der laufenden Datenerfassung, der Sicherung des Endgeräts und der Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden. Verstösse gegen die Kontrollbestimmungen, insbesondere die unsachgemässe Erfassung oder Speicherung der Daten oder Manipulationen am System, werden weiterhin mit Bussen geahndet. So wird sichergestellt, dass die Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten auch bei neuen, digitalen Geschäftsmodellen wirksam bleibt und die Ziele der parlamentarischen Vorstösse sowie die Verkehrssicherheit und faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden.

1.3 Geprüfte Alternativen

Die Motion 17.3924 Nantermod «Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleich Strassen, gleicher Ausweis» verlangt die Aufhebung der BPT-Bewilligung. Für deren Umsetzung fallen keine Alternativen in Betracht. Die nachfolgend aufgezeigten Alternativen beziehen sich folglich ausschliesslich auf die Motionen 16.3066 Nantermod «Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen faireren Wettbewerb» und 16.3068 Derder «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote».

1.3.1 Deregulierung: Einschränkung des Geltungsbereichs der ARV²

In einer ersten Phase wurde in Aussicht genommen, die leichten Personentransportfahrzeuge und die schweren Personenwagen vom Geltungsbereich der ARV 2 auszunehmen, was der Version «Deregulierung» der ZHAW-Studie entspricht. Damit wären die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten auf die Führerinnen und Führer der genannten Fahrzeuge nicht mehr anwendbar und die Fahrzeuge müssten nicht mehr mit einem Fahrschreiber ausgerüstet werden. Diese weitgehende Lösung hätte im Rahmen einer SVG-Revision umgesetzt werden müssen, weil die Anpassung von Artikel 56 SVG erforderlich gewesen wäre.

Fahrzeuglenkende, die mit Personenwagen berufsmässige Personentransporte durchführen, würden den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften des Arbeitsgesetzes vom 13. März 1964⁷ unterstehen, sofern sie in einem Anstellungsverhältnis sind. Selbständig Erwerbende könnten im Rahmen der Vorschriften des Strassenverkehrsrechts grundsätzlich uneingeschränkt arbeiten und ein Fahrzeug lenken.

Diese Variante wäre auf die Motion 16.3066 Nantermod ausgerichtet, die darin formulierten Anliegen könnten umfassend umgesetzt werden. Auch die Motion 16.3068 Derder wäre damit erfüllt. Sie würde der Regelung der meisten europäischen Länder entsprechen, die keine speziellen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorgaben für Fahrdienstleister kennen. Auch in der Schweiz sind bereits heute verschiedene berufsmässige Personentransporte von der ARV 2 ausgenommen, so etwa die Beförderung von Arbeitern oder besonders schutzbedürftigen Personen wie Behinderte oder Schüler. Negative Auswirkungen dieser Ausnahmen sind nicht bekannt.

Die Variante wurde den interessierten Kreisen im Rahmen von zwei Informationsveranstaltungen vorgestellt, die am 8. und 14. Januar 2019 durchgeführt wurden. Eingeladen waren Vertreter von Bundes- und Kantonsbehörden, Verkehrsverbänden, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden, Verkehrssicherheitsorganisationen, Konsumentenschutzverbänden, der Fahrlehrerschaft, der Verkehrspsychologie und der Versicherungswirtschaft. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lehnten das Vorhaben grossmehrheitlich ab, weil sie eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und eine Verschlechterung des Schutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im traditionellen Taxigewerbe befürchteten. Eine schriftliche Stellungnahme der ablehnenden Organisationen liegt nicht vor. Die Links zu den Protokollen der Informationsveranstaltungen wurden in der bundesrätlichen Antwort zur Interpellation 20.3954 Nantermod «Wer entscheidet was bei der Umsetzung der Motionen 16.3066 und 16.3068?» publiziert.

Angesichts der breiten Ablehnung durch die Betroffenen rückte dieser Vorschlag zur Umsetzung der beiden Motionen in den Hintergrund und wird in der Vernehmlassung das Weiterverfolgen einer anderen Lösung vorgeschlagen. Hingegen soll geklärt werden, ob die Variante «Deregulierung» heute eine breitere Unterstützung erhalten würde, nachdem jetzt nun einige Erfahrungen mit den neuen Fahrdienstleistern gewonnen werden konnten. Daher wird im Fragebogen eine entsprechende Frage formuliert.

⁷ SR 822.11

1.3.2 Alternative Regulierung: Regulierte Selbstregulierung

Nachdem sich gezeigt hatte, dass die Variante Deregulierung kaum realisierbar ist, wurde eine zweite Variante geprüft, bei der die leichten Personentransportfahrzeuge und die schweren Personenwagen ebenfalls vom Geltungsbereich der ARV 2 ausgenommen und stattdessen blossen Mindeststandards des Bundes unterworfen würden. Als Mindeststandards des Bundes kämen gemäss Studie der ZHAW in Frage:

- Die Fahrdienstleister müssten Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten einhalten, mit denen die Sicherheit des Strassenverkehrs gewährleistet bleibt.
- Als Mindeststandard für die Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes würde auf das Arbeitsgesetz verwiesen.
- Zudem würde vorgegeben, dass die Sicherheit der Fahrgäste als Konsumentenschutz geschützt wird.

Alle Fahrerinnen und Fahrer (selbständig oder unselbständig und als Taxi- oder Limousinenservice tätig) müssten einer Fahrdienst-Regulierungsorganisation (FRO) angeschlossen sein. Fahrdienstvermittler und Taxizentralen könnten jeweils eine eigenständige FRO bilden, während selbständige Taxiführerinnen und -fahrer selbst wählen könnten, welcher FRO sie sich anschliessen möchten.

Die FRO würden die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitregeln in einem Reglement konkretisieren und dafür sorgen, dass der Konsumentenschutz gewährleistet ist. Die FRO würden den Vollzug übernehmen und mit Kontrollen darüber wachen, dass die gesetzlichen und reglementarischen Pflichten von den angeschlossenen Fahrerinnen und Fahrern eingehalten werden.

Die FRO unterstünden ihrerseits der Aufsicht eines Regulators (z. B. dem ASTRA). Der Regulator würde die FRO dann anerkennen, wenn sie:

- über ein Reglement für ihre Mitglieder zur Konkretisierung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sowie ein Konzept zum Schutz der Konsumenten verfügt,
- die Einhaltung dieses Reglements bei den angeschlossenen Fahrerinnen und Fahrern überwacht,
- Sitz in der Schweiz hat und Gewähr für eine einwandfreie Geschäftstätigkeit bietet.

Zudem würde der Regulator die Reglemente der FRO genehmigen, Kontrollen bei der FRO und bei einzelnen Fahrerinnen und Fahrern durchführen und allgemein Beschwerden gegen FRO oder Fahrdienstleister entgegennehmen.

Die Fahrerinnen und Fahrer hätten sich beim Regulator zu registrieren und anzugeben, bei welcher FRO sie angeschlossen sind. Sie wären verpflichtet, eine Plakette bei ihrem Fahrzeug anzubringen, welche auch die verantwortliche FRO samt deren Kontaktdaten aufführt.

Die Lösung scheint auf den ersten Blick attraktiv, weil sich die Branche selbst regulieren könnte. Indessen stellt sich die Frage, wie unterschiedliche Regelungen der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten von verschiedenen FRO begründet werden könnten. Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten aus Sicherheitsgründen können kaum unterschiedlich festgelegt werden und hängen nicht davon ab, ob sie für Taxidienste oder Limousinenservices gelten sollen. Es scheint daher nicht sinnvoll, sie dezentral zu bestimmen und sie durch einen Regulator zu genehmigen. Effizienter scheint vielmehr eine Konkretisierung auf Bundesebene. Mit der vorgeschlagenen Lösung würde zudem der Vollzug von den kantonalen Behörden auf die FRO und den Bund verlagert, ohne dass die kantonalen Behörden von dieser Aufgabe umfassend entlastet würden. Ein Fahrdienstleister würde weiterhin von den kantonalen Behörden und gegebenenfalls von seinem Arbeitgeber überwacht, neu aber zusätzlich auch von seiner FRO und dem Bund. Die Verlagerung des Vollzuges erscheint nicht vordringlich. Für den Bund wäre eine regulierte Selbstregulierung zudem mit einem beträchtlichen Zusatzaufwand verbunden, der überwiegend von der Allgemeinheit getragen werden müsste. Zudem würde mit einem bundesrechtlichen Verzicht auf Kontrollmittel für die Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Vollzug deutlich erschwert, weniger effizient und damit weniger wirksam. Diese Variante wurde daher ebenfalls nicht weiterverfolgt.

1.3.3 Vereinfachte Regelung

Geprüft wurde auch die in der Studie vorgeschlagene Vereinfachung der bestehenden Regulierung. Demnach sollte eine maximale Lenkzeit von zum Beispiel zehn Stunden während eines Zeitraums von 24 aufeinander folgenden Stunden festgelegt werden. Zudem sollte jedermann dazu verpflichtet werden, niemandem ein Auto zu überlassen, um damit für mehr als zum Beispiel zehn Stunden während eines Zeitraums von 24 aufeinanderfolgenden Stunden Fahrdienstleistungen zur erbringen. Diese Regelung gälte auch für Limousinendienste und insbesondere für Vermittlungsplattformen. Zusätzlich könnte auf die Regelungen des Arbeitsgesetzes verwiesen werden, welche von unselbständigen und selbständigen Taxifahrerinnen und Taxifahrern einzuhalten wären: von Arbeitnehmenden als Arbeits- und Lenkzeit und von Selbständigen als Lenkzeit. Um den Besonderheiten des Fahrdienstleistungsgewerbes weiterhin Rechnung zu tragen, könnten gewisse vom Arbeitsgesetz abweichende Regelungen zugunsten des Gewerbes in Betracht gezogen werden (z. B. betreffend Sonntagsarbeit). Derartige Sonderbestimmungen für bestimmte Gruppen von Betrieben oder Arbeitnehmende wären in die Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz vom 10. Mai 2000⁸ (ArGV 2) aufzunehmen. Weiter könnte den Kantonen vorgegeben werden, dass sie für Taxi- und Limousinendienste eine Pflicht zur Registrierung und zum Anbringen einer Plakette einführen. Die BPT-Bewilligung würde entfallen bei Personentransporten mit höchstens neun Sitzplätzen (einschliesslich des Führersitzes), und zwar auf Stufe Bund (Art. 25 VZV), Kantone und Gemeinden. Die bestehenden Kontrollmittel könnten parallel zu den materiellen Vorgaben vereinfacht werden. Wegfallen würde die Pflicht, das Fahrzeug mit einem Fahrtschreiber auszurüsten. Mit einem Fahrerprotokoll für die Arbeitsperiode, in der Fahrdienstleistungen erbracht werden, könnte die Führerin oder der Führer die relevanten Informationen auflisten und unterschriftlich bestätigen, insbesondere ihre oder seine Registrierungsnummer, die Identifikation des Fahrzeugs, die Arbeits- und Pausenzeiten, Einzelheiten zu besonderen Vorfällen sowie Anfragen, die abgelehnt wurden.

Die Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten in der ARV 2 sind komplex, weil die Grundregeln mit zahlreichen Bedingungen und Ausnahmen zusammenwirken. Ein Abbau der komplizierten Ausnahmen betreffend die Pausen oder Ruhezeiten hätte für die ARV 2-Unterstellten strengere Vorgaben sowie eine Reduktion der Flexibilität zur Folge. Um dies zu verhindern, wird in der Studie auch vorgeschlagen, gewisse vom Arbeitsgesetz abweichende Regelungen zugunsten des Gewerbes vorzusehen. Durch die Einführung weiterer Ausnahmen würden aber die Vorschriften der Arbeitszeitgesetzgebung ähnlich kompliziert wie die heutigen materiellen Vorgaben der ARV 2. Dem Wunsch nach einer Vereinfachung der Vorschriften würde somit nicht entsprochen.

Die vorgeschlagene Anwendung der Arbeitsschutzgesetzgebung auf die Lenkzeit von Selbständigen müsste als systemfremd betrachtet werden. Es stellt sich sodann die Frage, ob es mit diesem Ansatz überhaupt noch nötig und sinnvoll wäre, in der ARV 2 eine maximale Lenkzeit von zum Beispiel zehn Stunden zu fixieren.

Mit der Verlagerung der materiellen Anforderungen vom Strassenverkehrsrecht in die Arbeitszeitgesetzgebung würde die Kontrolldichte auf der Strasse und in den Betrieben deutlich zurückgehen. Eine hohe Kontrolldichte ist aber zentral, um die Einhaltung der materiellen Vorgaben durch die Fahrdienstleister zu gewährleisten. Der Rückgang der Kontrolldichte war auch eines der massgebenden Argumente, weshalb die Einschränkung des Geltungsbereichs der ARV 2 im Rahmen der Informationsveranstaltungen deutlich abgelehnt wurde.

Die Kennzeichnungspflicht der Fahrdienstleister ist gewerbepolizeilich begründet. Mit einer entsprechenden Vorschrift auf Bundesebene würde in die kantonalen Kompetenzen eingegriffen.

Aus diesen Gründen wurde die Variante der vereinfachten Regelung nicht weiterverfolgt.

1.3.4 Ergänzung der beantragten Neuregelung mit der Pflicht, das Fahrzeug mit einem Datenaufzeichnungsgerät auszurüsten

Die Einführung einer Pflicht zum Einbau eines Datenaufzeichnungsgeräts (DAG) für Verwenderinnen und Verwender einer elektronischen Applikation bei Fahrzeugen ohne Fahrtschreiber oder EDR-System

⁸ SR 822.112

(Unfalldatenspeicher) wurde geprüft und verworfen. Während die Sicherheit im Strassenverkehr durch die Bereitstellung von Informationen des DAG zur Geschwindigkeit vor einem Unfall erhöht wird und präventive Effekte auf das Fahrverhalten erzielt werden, stehen diesen Vorteilen hohe Kosten für die Installation des Geräts sowie geringe Unfallzahlen bei Personenwagen zum berufsmässigen Personentransport gegenüber. Der geringe Mehrwert in Untersuchungen bezüglich des Geschwindigkeitsverlaufs vor einem Unfall spricht ebenfalls gegen die Einführung einer Pflicht zum Einbau eines DAG. Insbesondere angesichts der Tatsache, dass seit Mitte 2024 obligatorisch in allen Neufahrzeugen ein EDR-System verbaut sein muss und heutige Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport bereits über einen Fahrschreiber oder ein DAG verfügen, sollte auf eine Pflicht zum Einbau eines DAG für Verwenderinnen und Verwender einer elektronischen Applikation bei Fahrzeugen ohne Fahrschreiber oder EDR-System verzichtet werden. Eine entsprechende Ausrüstungspflicht würde auch den Anliegen der Motion 17.3924 widersprechen.

1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Die Motion 16.3068 Derder «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote» fordert eine Anpassung der Gesetzgebung an die neuen Technologien. Die Motion 17.3924 Nantermod «Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis» fordert, dass berufsmässige Personentransporte mit Personenwagen mit der Führerausweiskategorie B (ohne zusätzliche Prüfung) durchgeführt werden dürfen und daher die BPT-Bewilligung abgeschafft werden soll. Diese beiden Motionen werden mit den Revisionsvorschlägen erfüllt. Deren Abschreibung kann beantragt werden.

Die in der 16.3066 Nantermod «Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen faireren Wettbewerb» geforderte Deregulierung der ARV 2 (vgl. Ziff. 1.3.1) wird als Variante zur vorgeschlagenen Regelung im Fragebogen zur Diskussion gestellt. Selbst wenn die Aufhebung der ARV² nicht unterstützt würde, soll auch die Abschreibung dieser Motion beantragt werden. Gemäss Artikel 122 Absatz 3 des Parlamentsgesetz (ParlG; SR 171.10) ist eine Abschreibung einer überwiesenen Motion nicht ausgeschlossen, wenn der Auftrag zwar nicht erfüllt wird, aber nicht aufrechterhalten werden soll.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

Auf internationaler und europäischer Ebene gelten Arbeits- und Ruhezeitenvorschriften für die Führerinnen und Führer von Fahrzeugen zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, und Fahrzeugen zum Personentransport, die für mehr als neun Personen zugelassen sind. Die entsprechenden Fahrzeuge müssen mit einem Fahrschreiber ausgerüstet sein. Die Vorschriften finden auch im grenzüberschreitenden Verkehr Anwendung.

Für Fahrzeuge zum Personentransport bis neun Plätze bestehen demgegenüber auf internationaler und europäischer Ebene keine Arbeits- und Ruhezeitenvorschriften. Auch von den europäischen Ländern sind auf nationaler Ebene keine derartigen Vorschriften bekannt. Ebenso sind auf internationaler und europäischer Ebene keine spezielle Bewilligung für berufsmässige Personenbeförderungen oder erhöhten medizinischen Mindestanforderungen für Taxifahrerinnen und Taxifahrer vorgesehen.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln und Anhängen

3.1 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)

Art. 14 Bst. a^{bis}

Als Kontrollmittel zur Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sollen auch die Eintragungen in elektronischen Applikationen genannt werden. Diese stellen neu eine Alternative zum klassischen Fahrschreiber dar, sofern es sich um eine nach Artikel 16d zertifizierte Applikation handelt.

Art. 16b Elektronische Applikation

In dieser Bestimmung wird beschrieben, wozu eine elektronische Applikation dient und welches ihr Hauptmerkmal ist. Es handelt sich um ein Softwareprogramm, das der Erfassung, der Verarbeitung,

der Anzeige und der Übermittlung von Informationen zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten dient. Das Softwareprogramm kann auf dem Datenendgerät installiert oder über ein Datennetz genutzt werden. Die elektronische Applikation muss auf privatwirtschaftlicher Ebene entwickelt werden; eine Entwicklung oder Unterstützung durch den Bund fällt nicht in Betracht.

Art. 16c Anforderungen an die elektronische Applikation

In Absatz 1 werden die notwendigen technischen Anforderungen detailliert umschrieben (Bst. a–h). Die Applikation muss die für den Vollzug relevanten Daten, insbesondere diejenigen gemäss 16g sowie Artikel 18 Absätze 5 und 6 erfassen können, und diese müssen elektronisch freigegeben werden können (z. B. elektronische Signierung, MAS-TAN, handschriftliches Signieren auf dem Display). Der Zeitpunkt der jeweiligen Erfassung muss eindeutig ersichtlich sein, ebenso sind allfällige Veränderungen der Daten sichtbar zu machen und in nachvollziehbarer und überprüfbarer Weise dokumentiert zu halten.

Die Daten müssen nach jeder Eingabe automatisch und verzögerungsfrei erfasst und gespeichert werden. Hierbei ist sicherzustellen, dass der Zugriff für die zuständigen Kontrollbehörden über eine eindeutige Internetadresse, etwa in Form eines QR-Codes, gewährleistet wird. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass nach jeder Eingabe die Daten automatisch und ohne Verzögerung gesichert werden. Um den Anforderungen an den Strassenvollzug gerecht zu werden, müssen die erfassten Daten den Benutzenden während mindestens 28 Tagen vollständig und jederzeit abrufbar zur Verfügung stehen. Damit wird sichergestellt, dass die bereits heute geltende Pflicht, die Einlageblätter der letzten 28 Tage mitzuführen (Artikel 16a ARV 2 i.V.m. Artikel 14c Absatz 1^{bis} der Chauffeurverordnung ARV 1⁹), sinngemäss auch für elektronisch erfasste Daten gilt. Nach Ablauf dieser Zeitdauer dürfen die elektronisch erfassten Daten gelöscht oder überschrieben werden.

Der Schutz der Daten ist dabei ein zentrales Element: Sowohl die Daten selbst als auch deren Übertragung müssen vor Manipulationen und unbefugtem Zugriff geschützt sein. Zudem muss gewährleistet sein, dass die kontrollierenden Behörden die erfassten Daten auf einfache Weise und in der in Anhang 1 dargestellten Form unmittelbar einsehen und mit standardisierten Mitteln vor Ort sichern können. Die elektronische Applikation muss ausserdem mit einer fortlaufenden Nummer zur eindeutigen Identifikation der beim jeweiligen Führer installierten Kopie sowie mit der eindeutigen Identifikation des gültigen Zertifikats versehen sein.

Absatz 2 schliesslich eröffnet die Möglichkeit, dass die Applikation über die hier beschriebenen Pflichten hinaus weitere Funktionen im Zusammenhang mit der Fahrt aufweist, sofern diese Zusatzfunktionen nicht die Einhaltung der festgelegten Anforderungen beeinträchtigen.

Art. 16d Zertifizierung der elektronischen Applikation

Dieser Artikel regelt die Pflicht zur Zertifizierung der elektronischen Applikation. Damit soll sichergestellt werden, dass nur solche Applikationen eingesetzt werden, die von einer unabhängigen Zertifizierungsstelle mit einer spezifischen Akkreditierung geprüft und freigegeben wurden. Absatz 1 schreibt vor, dass die Applikation vor ihrer Verwendung zwingend einer solchen Stelle vorgelegt werden muss, die den Vorgaben von Artikel 16e entspricht. Die zuständige Zertifizierungsstelle ist verpflichtet, die Konformität der elektronischen Applikation anhand der Anforderungen gemäss Artikel 16c nach einem Zertifizierungsschema zu prüfen, das sie auf der Basis der Richtlinien in Anhang 2, Ziffer 2 zu erstellen hat. Erfolgt die Prüfung erfolgreich, wird der Applikation ein Zertifikat mit einer Gültigkeit von maximal fünf Jahren ausgestellt.

Absatz 2 ergänzt diese Pflicht, indem er festhält, dass jede wesentliche Funktionsänderung wiederum eine Prüfung und Freigabe nach sich ziehen muss, um die fortlaufende Compliance zu gewährleisten. Welche Änderungen als wesentlich zu betrachten sind, wird in Anhang 2 Ziffer 2.10 konkretisiert. Zudem verpflichtet er den Zertifikatsinhaber, jährlich allfällige Vorkommnisse zu melden, die auf mögliche Funktionsstörungen hindeuten. Damit wird ein Überwachungsmechanismus eingeführt, der die Rechtssicherheit erhöht, die Qualität der Systeme langfristig gewährleistet und betrieblichen Missbräuchen vorbeugt.

⁹ SR 822.221

Absatz 3 ermöglicht auf Antrag des Zertifikatsinhabers eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer um weitere fünf Jahre, sofern in einem Audit bestätigt wird, dass die Anforderungen weiterhin eingehalten werden.

Absatz 4 weist darauf hin, dass für die Beurteilung von vertragsrechtlichen Streitigkeiten zwischen der Zertifizierungsstelle und dem Gesuchsteller für Zertifizierung oder dem Zertifikatsinhaber das Zivilgericht zuständig ist.

Art. 16e Anforderungen an die Zertifizierungsstelle

Diese Bestimmung legt die Anforderungen an die Zertifizierungsstellen fest. Zertifizierungen dürfen nur von Institutionen vorgenommen werden, die zum einen eine Akkreditierung nach der internationalen Norm ISO/IEC 17065:2012¹⁰ aufweisen, welche die Bereiche Kryptographie, sichere Kommunikation, Datenschutz und Sicherheit der mobilen Applikation umfasst (Bst. a). Zum andern müssen die Zertifizierungsstellen den Anforderungen in Anhang 2 entsprechen (Bst. b). Akkreditierungen nach der genannten Norm erfolgen in der Schweiz durch die Schweizerische Akkreditierungsstelle nach den Vorgaben der Akkreditierungs- und Bezeichnungsverordnung (AkkBV¹¹). Die Anforderungen der vorliegenden Bestimmung werden aber auch erfüllt, wenn die Akkreditierung durch eine ausländische bezeichnete Akkreditierungsstelle erfolgt ist.

Mit der verlangten Akkreditierung ist sichergestellt, dass die Zertifizierungsstelle über die notwendige fachliche Kompetenz verfügt und einheitliche Standards einhält. Eine Akkreditierung für die Anforderungen in Anhang 2 ist aber weder erforderlich noch vorgesehen. Angesichts der aktuellen Marktlage und des Verwendungszwecks der elektronischen Applikation erwies sich eine formelle, kostenintensive Akkreditierung von Zertifizierungsstellen speziell für diesen Anwendungsfall nicht als angemessen. Darüber hinaus gelten die von diesem System abgedeckten Anwendungen nicht als hochsicherheitsrelevant oder zahlungsbezogen und erfordern daher nicht das gleiche Mass an Aufsicht wie Systeme, die kritische oder finanzielle Systeme betreffen.

Art. 16f Bedingungen für die Verwendung der elektronischen Applikation

Dieser Artikel legt den Fokus auf die Verwendungsbedingungen für die Applikation durch die Fahrzeugführenden. Absatz 1 stellt klar, dass für berufsmässige Personenbeförderungen Fahrzeuge verwendet werden können, die einen Eintrag nach Artikel 80 Absatz 2 VZV aufweisen, aber nicht mit einem Fahrschreiber ausgerüstet sind. Damit wird erstmals ausdrücklich die Möglichkeit geschaffen, die vorgeschriebene Zeiterfassung mit einem elektronischen Instrument ohne Fahrschreiber vorzunehmen.

In Absatz 2 wird festgehalten, dass eine Applikation erst nach Mitteilung ihrer Identifikationsnummer ans ASTRA eingesetzt werden darf, wobei ein Lenker höchstens zwei Applikationen gleichzeitig nutzen kann. Diese Anforderungen sollen die Missbrauchsmöglichkeiten der elektronischen Applikationen beschränken.

Absatz 3 verpflichtet die Fahrerinnen und Fahrer, sowohl den Schutz des Endgeräts gegen unbefugten Zugriff auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten als auch für ausreichenden mechanischen Schutz und Energieversorgung zu sorgen.

Absatz 4 schliesslich verpflichtet die Fahrerinnen und Fahrer, die Kontrollbehörden auf Verlangen beim unmittelbaren Zugriff auf die Applikation zu unterstützen.

Art. 16g Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten in der elektronischen Applikation

Absatz 1 verpflichtet die Fahrerin oder den Fahrer, die Daten nach Artikel 18 Absatz 5 und 6 einzutragen und automatische Einträge auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Die Eintragungen können zwar in einfacher

¹⁰ www.iso.org > search: 17065

¹¹ SR 946.512

Form erfolgen, müssen jedoch lückenlos und laufend vorgenommen werden. Erfasst werden müssen demgemäss die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sowie die Kilometerstände. Ortsdaten oder GPS-Positionen werden nicht erfasst. Mittels der in der elektronischen Applikation zu bearbeiteten Daten ist kein Profiling und auch kein Profiling mit hohem Risiko im Sinne von Artikel 5 Buchstabe f und g DSGVO möglich.

In den Absätzen 2 und 3 werden die Pflichten der berufsmässigen Fahrerinnen und Fahrer bei Privatfahrten mit dem Fahrzeug zum berufsmässigen Personentransport geregelt, und zwar sowohl für Fahrten durch die berufsmässigen Fahrer als auch für Fahrten durch Dritte: Diese Fahrten sind in der elektronischen Applikation vor Fahrtantritt zu kennzeichnen, und Beginn, Ende sowie Kilometerleistung sind einzutragen. Absatz 3 regelt den Fall, dass eine Drittperson mit dem Fahrzeug eine Privatfahrt durchführt. In diesem Fall müssen die berufsmässigen Fahrerinnen und Fahrer bei Wiedereintritt die Kilometerdifferenz und den Vermerk «anderer Fahrer/andere FahrerIn» erfassen.

Absatz 4 verpflichtet die Fahrerinnen und Fahrer, die elektronisch erfassten Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten spätestens am ersten Arbeitstag der folgenden Woche an den Arbeitgeber zur Verfügung zu stellen, um eine zeitnahe Kontrolle und vollständige Dokumentation zu gewährleisten. Der Arbeitgeber ist dadurch in der Lage, die gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitsvorschriften, insbesondere bezüglich deren Aufbewahrung und Auswertung einzuhalten und auf Verlangen entsprechende Nachweise bereitzustellen.

Art. 19 Abs. 7

Auf die Führung des Arbeitsbuchs soll verzichtet werden können, wenn eine elektronische Applikation verwendet wird, auf der die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten aufgezeichnet werden können. Falls die Applikation vorübergehend nicht funktioniert, müssen die Zeiten weiterhin im Arbeitsbuch erfasst werden. Daher erfolgt keine Befreiung von der Pflicht, ein Arbeitsbuch mitzuführen.

Art. 21 Abs. 1 und 2, Art. 22 Abs. 3 - 5 und Art. 23 Abs. 3 Bst. b^{bis}

Mit diesen Bestimmungen werden gewisse Pflichten insbesondere des Arbeitgebers, die im Zusammenhang mit dem Fahrtschreiber bestehen, auf die elektronischen Applikationen erweitert. So wird etwa in Artikel 21 Absatz 1 festgehalten, dass als Unterlagen, die dem Arbeitgeber für die Überwachung zur Verfügung stehen, auch die Eintragungen der elektronischen Applikation zu betrachten sind. Ferner gibt es in Artikel 22 Absätze 3 - 5 und Artikel 23 Absatz 3 formale Anpassungen.

Art. 28 Abs. 2 Bst. d, e und f

Die Strafbestimmung für Verstösse gegen die Kontrollvorschriften (Art. 15–23) wird auf die elektronischen Applikationen erweitert. Insbesondere kann gebüsst werden, wer die vorgeschriebenen Daten nicht oder nicht korrekt auf der elektronischen Applikation erfasst, das Gesamtsystem (Applikation und Daten) manipuliert, sodass falsche Daten generiert werden, oder nicht zertifizierte elektronische Applikationen verwendet.

Art. 32 Abs. 1^{bis}

Mit dieser Bestimmung wird dem ASTRA die Kompetenz übertragen, die Anhänge der Verordnung eigenständig nachzuführen. Dies ist vertretbar, weil sie einen hohen technischen Gehalt aufweisen. Anpassungen an neue technische Entwicklungen können auf diese Weise rasch und flexibel umgesetzt werden.

3.2 Anhang 1 der ARV²

In Anhang 1 sind die Formblätter für die Anzeige der täglichen und wöchentlichen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten anlässlich von Kontrollen enthalten. Diese Vorgaben sind bei der Entwicklung einer elektronischen App zu berücksichtigen (Art. 16c Abs. 1 Bst. f). Damit wird sichergestellt, dass den Vollzugsbehörden die Daten von unterschiedlichen Applikationen auf eine einheitliche Weise dargestellt wird.

3.3 Anhang 2 der ARV°2

Dieser Anhang wendet sich an die Zertifizierungsstelle (Art. 16d Abs. 1 und 16e).

In Ziffer 1 werden die Anforderungen an die Zertifizierungsstelle konkretisiert. Auf der Basis der Anforderungen der ARV°2 entwickelt und pflegt diese Stelle das Zertifizierungsschema, spezifiziert die Prüfkriterien und orientiert sich dabei an internationalen Normen wie etwa den Allgemeinen Kriterien für die Bewertung der Sicherheit von Informationstechnologie Norm SN EN ISO/IEC 15408:2023 Information security, cybersecurity and privacy protection Evaluation criteria for IT security (*Common Criteria*), den Normen SN EN ISO/IEC 62443-4-1:2018 und 62443-4-2:2019 IT-Sicherheit für industrielle Automatisierungssysteme, SN EN ISO/IEC 27034:2023 Information technology – Security techniques – Application security und NF EN ETSI 303645:2024 CYBER – Cybersécurité pour l'Internet des objets grand public: Exigences de base¹² sowie dem *Mobile Application Security Verification Standards* (MASVS) des *Open Worldwide Application Security Project* (OWASP)¹³. Sie arbeitet mit verschiedenen Akteuren zusammen, darunter nationale Akkreditierungsdienste, Vertreter der Industrie und weitere Zertifizierungsstellen. Die Anforderungen ARV°2 werden dabei berücksichtigt.

Alle an der Zertifizierung beteiligten Parteien sind verpflichtet, Neutralität zu wahren und Interessenkonflikte zu vermeiden. Vertrauliche Informationen wie Quellcode und Sicherheitsdokumente, das heisst Prozesse und Tests, die zur Entwicklung der Applikation verwendet werden, bleiben geschützt.

In Ziffer 2 werden die Elemente der Konformitätsüberprüfung beschrieben. Die technischen Anforderungen orientieren sich an den Common Criteria sowie am Mobile Application Security Verification Standard (MASVS) V2.1.0 des Open Worldwide Application Security Project (OWASP). Letzterer bietet einen anerkannten Rahmen für Sicherheitsprüfungen bei mobilen Applikationen, um den Schutz vor aktuellen Bedrohungen sicherzustellen.

Da mobile Applikationen nach ARV°2 auf externe Hardware und Betriebssysteme angewiesen sind, ist das Prüfverfahren als Kombination von Produkt- und Prozessbewertung ausgestaltet. Die Prüfplanung erfolgt gemeinsam zwischen Zertifizierungsstelle und Antragsteller. Im ersten Schritt werden alle sicherheitsrelevanten Dokumente anhand anerkannter Standards geprüft. Die Prüfungstiefe reicht von einer Basisprüfung über eine kritische Prüfung bis zur Stichprobenprüfung. Die Prüfungsmethoden umfassen Eigenprüfungen, die Validierung externer Berichte sowie Testbeobachtungen, bei denen einzelne Prüfungen nachvollzogen und dokumentiert werden.

Vor Testbeobachtungen sind Testpläne und Werkzeuge offen zu legen und auf ihre Eignung und Nachweisführung zu überprüfen. Während der Prüfung stellt der Hauptprüfer sicher, dass alle Vorgaben eingehalten und Abweichungen dokumentiert werden. Die beobachtenden Personen greifen dabei nicht aktiv in den Ablauf ein. Nach Abschluss wird das Ergebnis ausführlich dokumentiert.

In einem zweiten Prüfschritt wird ein Audit vorgenommen, das verschiedenen Reviews zu unterziehen ist. Sind diese erfolgreich, kann ein Zertifikat ausgestellt werden.

Nach der Erstzertifizierung ist eine jährliche Überwachung vorgesehen. Dabei wird überprüft, wie Vorfälle und Änderungen verwaltet und Audits durchgeführt werden. Stellt die Überwachung Mängel fest, kann das Zertifikat vorübergehend sistiert werden. Schwere oder nicht behobene Mängel führen zum Rückzug. Der Betreiber wird in jedem Fall schriftlich informiert. Nachprüfungen werden bei Bedarf durchgeführt, damit die Anwendung weiterhin den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

Ziffer 3 bezieht sich auf die Änderung der Produktvorgaben. Die Zertifizierungsstelle hat den Zertifikatsinhaber zu informieren, wenn dadurch eine erneute Überprüfung der Applikation nötig wird.

3.4 Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

Art. 5a^{bis} Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 und 2, Bst. c Ziff. 2 und 3, Art. 5k Abs. 1, Art. 7 Abs. 1, Art. 8 Abs. 5, Art. 11 Abs. 1 Einleitungssatz, Art. 11b Abs. 1, 2 und 3 Bst. a und b, Art. 27 Abs. 1 Bst. a, Anh. 1 (2. Gruppe,

¹² Die Normen können kostenlos eingesehen und gegen Bezahlung bezogen werden bei der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV), Sulzerallee 70, 8404 Winterthur; www.snv.ch (zum Teil nur auf Englisch oder Französisch verfügbar).

¹³ Abrufbar unter: <https://mas.owasp.org> > MASVS (Version 2.1.0).

Bst. c und Ziff. 8), Anh. 2a (Titel), Anh. 3 (Ziff. 2.1), Anh. 3a (Bst. A), Anh. 4 (Titel, Ziff. 1, 2.1, 3 Überschrift, 4 und 6)

Die BPT-Bewilligung wird abgeschafft. Folglich kann der Ausdruck «Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport» gestrichen werden. Da die medizinischen Untersuchungen der Bewerberinnen und Bewerber um eine Fahrlehrerbewilligung wie auch von deren Inhaberinnen und Inhabern via die BPT-Bewilligung sichergestellt wurden, muss neu die Fahrlehrerbewilligung explizit erwähnt werden (Art. 5a^{bis} Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 und 2, Art. 27 Abs. 1 Bst. a und Anhänge 1, 2a, 3, 3a).

Art. 8 Abs. 4

Die BPT-Bewilligung wird abgeschafft. Daher entfällt der Nachweis der klaglosen Fahrpraxis für deren Erwerb.

Art. 24c Bst. a

Die BPT-Bewilligung wird abgeschafft. Daher entfällt deren Eintrag (Code 121 oder 122) im Führerausweis von Personen, die mit Fahrzeugen der Führerausweiskategorien B oder C, der Unterkategorien B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F berufsmässig Personen transportieren dürfen.

Personen, die beim Inkrafttreten des neuen Rechts bereits eine BPT-Bewilligung besitzen, müssen deren Eintrag im Führerausweis nicht entfernen lassen. Die kantonalen Behörden werden die Inhaberinnen und Inhaber einer BPT-Bewilligung daher nicht auffordern, den Führerausweis einzureichen, um den Eintrag (kostenpflichtig) entfernen zu lassen. Bleibt der Eintrag bestehen, sind damit keine Nachteile verbunden:

Die Inhaberinnen und Inhaber eines Führerausweises der Kategorie B (und somit auch der Unterkategorie B1 und der Spezialkategorie F), die den Code 121 oder 122 nicht entfernen lassen, müssen sich nach der Abschaffung der BPT-Bewilligung dennoch nicht mehr den häufigeren verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen unterziehen und dabei die strengeren Mindestanforderungen der zweiten medizinischen Gruppe nach Anhang 1 E-VZV erfüllen. Dies deshalb, weil neu die «Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport» in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe a und Anhang 1 E-VZV nicht mehr erwähnt wird. Als Inhaberin oder Inhaber der Führerausweiskategorie B gilt für diese Personen ab dem Inkrafttreten des neuen Rechts der zweijährige Untersuchungsrythmus ab dem 75. Geburtstag gemäss Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b VZV, und sie müssen die Mindestanforderungen der ersten medizinischen Gruppe nach Anhang 1 E-VZV erfüllen.

Die Inhaberinnen und Inhaber eines Führerausweises der Unterkategorie C1 oder der Kategorie C müssen sich auch nach der Abschaffung der BPT-Bewilligung häufigeren verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen unterziehen und die strengeren medizinischen Mindestanforderungen der zweiten medizinischen Gruppe erfüllen (Art. 27 Abs. 1 Bst. a und Anh. 1 E-VZV). Dies unabhängig davon, ob sie den Code 121 oder 122 auf der Höhe der Kategorie B entfernen lassen oder nicht. Für die Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der Kategorie C oder der Unterkategorie C1 ist dies bereits im geltenden Recht vorgesehen (Art. 27 Abs. 1 Bst. a und Anh. 1 VZV) und soll nicht geändert werden.

Die kantonale Behörde wird den Eintrag entfernen, wenn der Inhaber oder die Inhaberin des Führerausweises darum ersucht.

Eine übergangsrechtliche Regelung ist nicht notwendig, siehe den Abschnitt «Übergangsrecht (Verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen)».

Gliederungstitel vor Art. 25 und Art. 25

Die BPT-Bewilligung wird abgeschafft und somit deren Rechtsgrundlage in der VZV obsolet.

Art. 27 Abs. 1 Bst. a Einleitungsteil

Mit der Abschaffung der BPT-Bewilligung entfällt für Personen, die mit Fahrzeugen der Führerausweiskategorie B, der Unterkategorie B1 oder der Spezialkategorie F berufsmässig Personen transportieren, die Pflicht, sich regelmässig verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen zu unterziehen. Wer mit schweren Personenwagen (Führerausweiskategorie C oder Unterkategorie C1) berufsmässig Personen transportiert oder wer Inhaberin oder Inhaber einer Fahrlehrerbewilligung ist, braucht zwar keine BPT-Bewilligung mehr. Die Pflicht zu regelmässigen verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen als Inhaberin oder Inhaber eines Führerausweises der Kategorie C oder der Unterkategorie C1 oder als Inhaberin oder Inhaber einer Fahrlehrerbewilligung gilt aber unverändert weiter (Art. 27 Abs. 1 Bst. a VZV).

Art. 42 Abs. 2, 2^{ter} und Abs. 3^{bis} Bst. b

Abs. 2 erster Satz: Wird nur formal angepasst.

Abs. 2 zweiter Satz: Gemäss der EU-Führerschein-Richtlinie¹⁴ dürfen mit einem Führerausweis der EU-Führerscheinklasse B auch berufsmässig Personen transportiert werden. Im innerstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten können aber zusätzlich spezielle Fahrerlaubnisse für den berufsmässigen Personentransport in Taxis vorgeschrieben sein (z. B. Deutschland: «Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung»; Österreich: «Ausweis für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw»; Frankreich: «certificat de capacité professionnelle [CCPCT]»; Italien: «certificato di abilitazione professionale per taxi»). Solche Fahrerlaubnisse müssen auch bei Fahrten in der Schweiz auf Verlangen vorgewiesen werden, um die Berechtigung zu berufsmässigen Personentransporten nachzuweisen. Beim Umtausch des ausländischen Führerausweises in einen schweizerischen Führerausweis (Art. 42 Abs. 3^{bis} Bst. a VZV) wird aber keine BPT-Bewilligung mehr eingetragen, da die schweizerische Kategorie B neu ohne Weiteres zu berufsmässigen Personentransporten berechtigt. Ungeachtet dessen müssen die kantonalen und kommunalen Vorschriften betreffend berufsmässige Personentransporte mit Motorfahrzeugen der Führerausweiskategorien B oder C, der Unterkategorien B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F beachtet werden (z. B. Vorschriften betr. Taxiführerbewilligungen).

Abs. 2^{ter}: Übernimmt unverändert das geltende Recht (Art. 42 Abs. 2 zweiter Satz VZV).

Abs. 3^{bis} Bst. b: Mit der «Bewilligung nach Artikel 25» ist die BPT-Bewilligung gemeint. Da die BPT-Bewilligung abgeschafft wird, muss der Teilsatz «oder einer Bewilligung nach Artikel 25 bedürfen» gestrichen werden.

Übergangsrecht (Berufsmässige Personentransporte mit Motorfahrzeugen der Führerausweiskategorien B oder C, der Unterkategorien B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F)

Für Personen, die beim Inkrafttreten des neuen Rechts keine BPT-Bewilligung besitzen, gilt das neue Recht, ohne dass sie zusätzliche Bedingungen erfüllen müssen. Daher braucht es keine übergangsrechtlichen Vorschriften. Die folgenden Konstellationen können auftreten:

Die Inhaberinnen und Inhaber der Kategorie B ohne Code 121 oder 122 dürfen berufsmässige Personentransporte durchführen. Da die Kategorie B auch zum Führen von Motorfahrzeugen der Führerausweisunterkategorie B1 und der Spezialkategorie F berechtigt (Art. 4 Abs. 1 VZV), dürfen diese Personen auch mit Motorfahrzeugen der Führerausweisunterkategorie B1 oder der Spezialkategorie F berufsmässig Personen transportieren.

Die Inhaberinnen und Inhaber (der Kategorie C und) der Unterkategorie C1 besitzen auch die Kategorie B ohne Codes 121 oder 122 (Anh. 12 Ziff. I Bst. c Ziff. 1 und Bst. h Ziff. 1 VZV). Sie dürfen mit der Kategorie B, der Kategorie C (falls vorhanden), den Unterkategorien B1 und C1 sowie der Spezialkategorie F berufsmässig Personen transportieren.

Die Inhaberinnen und Inhaber der Kategorie B ohne Code 121 oder 122 und der Unterkategorie D1 mit den Codes 3,5t und 106 dürfen mit der Kategorie B berufsmässige Personentransporte mit Motorfahrzeugen der Führerausweiskategorie B, der Unterkategorie B1 und der Spezialkategorie F durchführen. Da sie (die Kategorie B und) die Unterkategorie D1 mit den Codes 3,5t und 106 beim Umtausch eines

¹⁴ Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein, konsolidierte Fassung vom 1. November 2020, ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18ff.

(blauen) Papierführerausweises der Kategorie B/D2 erhalten haben, dürfen sie zudem mit Kleinbussen (im Binnenverkehr auch mit mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Sitz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin) berufsmässig Personen transportieren.

Die Inhaberinnen und Inhaber der Kategorie B ohne Code 121 oder 122, der Unterkategorie C1 und der Unterkategorie D1 mit dem Code 106 dürfen mit der Kategorie B und der Unterkategorie C1 berufsmässige Personentransporte mit Motorfahrzeugen der Führerausweiskategorie B, der Unterkategorien B1 und C1 sowie der Spezialkategorie F durchführen. Diese Personen haben einmal eine praktische Führerprüfung mit einem schweren Motorwagen (Gesamtgewicht über 3,5t) bestanden, denn die Unterkategorie D1 mit dem Code 106 haben sie erworben:

- a) durch den Umtausch eines (blauen) Papierführerausweises der Kategorien B/D2 und C1; oder
- b) durch den Umtausch eines (blauen) Papierführerausweises der Kategorie B/D2 und den Erwerb der Unterkategorie C1 ab dem 1. April 2003.

Sie dürfen auch mit Gesellschaftswagen mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Sitz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin und Kleinbussen (im Binnenverkehr auch mit mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Sitz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin) berufsmässig Personen transportieren.

Wer die Unterkategorie D1 mit dem Code 106 und die Kategorie C besitzt, darf auch berufsmässig Personen in schweren Motorwagen mit nicht mehr als acht Plätzen transportieren.

Übergangsrecht (Verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen)

Personen, die beim Inkrafttreten des neuen Rechts eine BPT-Bewilligung – aber keine berufsmässige Führerausweiskategorie – besitzen, müssen sich bis zum 75. Geburtstag keinen verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen mehr unterziehen. Ab dem 75. Geburtstag müssen sie sich im Zweijahresrhythmus untersuchen lassen und dabei die Mindestanforderungen der ersten medizinischen Gruppe nach Anhang 1 E-VZV erfüllen. Eine übergangsrechtliche Vorschrift braucht es nicht.

Im «Erinnerungszeitraum» von Artikel 27 Absatz 1^{bis} Buchstaben a und c VZV wird es Personen geben, die zu einer verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung aufgeboten werden müssen. Ab dem Inkrafttreten des neuen Rechts wird die Untersuchung aber hinfällig. Wie dies im Detail umgesetzt wird, muss aber nicht schweizweit einheitlich in der VZV vorgegeben werden, sondern ist Teil des operativen Geschäfts der kantonalen Behörden. Letztere müssen gewährleisten, dass ab dem Inkrafttreten des neuen Rechts niemand wegen des Besitzes einer BPT-Bewilligung zu einer verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung aufgeboten wird oder eine solche absolvieren muss. Eine kantonale Behörde kann zum Beispiel die Inhaberinnen und Inhaber einer BPT-Bewilligung, die keine berufsmässigen Führerausweiskategorien besitzen, nur noch zur Untersuchung aufbieten, wenn das Untersuchungsergebnis vor dem Inkrafttreten des neuen Rechts fällig ist.

Anh. 1, 2a, 3, 3a und 4

In diesen Anhängen werden die Verweise unter den Anhangnummern präziser aufgeführt und – weil die BPT-Bewilligung abgeschafft wird – der Ausdruck «Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport» gestrichen. Zudem wird in den 1, 2a, 3, 3a die Fahrlehrerbewilligung explizit erwähnt, da deren Inhaberinnen und Inhaber weiterhin die höheren medizinischen Mindestanforderungen (2. med. Gruppe) erfüllen müssen und dies nicht mehr via BPT-Bewilligung geregelt werden kann.

Anh. 12

Ziff. III Bst. G: Die BPT-Bewilligung wird abgeschafft. Folglich braucht es auch keine praktische Führerprüfung mehr, um sie zu erwerben.

Ziff. IV Einleitungssatz und zweiter Strich und Ziff. V (Berufsmässiger Personentransport mit leichten Personentransportfahrzeugen): Die praktische Führerprüfung für den Erwerb der BPT-Bewilligung entfällt. Folglich entfallen auch die Anforderungen an die Prüfungsdauer und -strecke sowie das Prüfungsfahrzeug. Der Einleitungssatz wird nur formal angepasst.

3.5 Verordnung über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung (Fahrlehrerverordnung, FV)

Art. 2 Bst. e

Da künftig keine BPT-Bewilligung mehr benötigt wird, erübrigt sich auch der Fahrunterricht im Hinblick auf deren Erwerb.

Art. 4 Bst. b und c

Da künftig die BPT-Bewilligung abgeschafft werden soll, braucht es keine Ausbildung mehr für deren Erwerb und diese muss nicht mehr Bestandteil einer Fahrlehrerbewilligung der Kategorie B und C sein.

Art. 5 Abs. 1 Bst. c

Da künftig die BPT-Bewilligung abgeschafft werden soll, ist deren Besitz keine Voraussetzung mehr zum Erwerb der Fahrlehrerbewilligung der Kategorie B und C.

Inhaberinnen und Inhaber einer Fahrlehrerbewilligung müssen die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen der 2. medizinischen Gruppe (Anhang 1 VZV) erfüllen. Dies ist im geltenden Recht derzeit so umgesetzt, dass zum Erwerb einer Fahrlehrerbewilligung die BPT-Bewilligung benötigt wird (Art. 5 Abs.1 Bst. c FV) und für Inhaberinnen und Inhaber einer BPT-Bewilligung erhöhte medizinische Mindestanforderungen gelten (Anhang 1 VZV). Da die BPT-Bewilligung abgeschafft werden soll, muss in der FV neu festgehalten werden, dass die Inhaberinnen und Inhaber einer Fahrlehrerbewilligung weiterhin die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen der 2. medizinischen Gruppe (Anhang 1 VZV) erfüllen müssen. Die Anforderungen bleiben dabei die gleichen und werden nicht verschärft.

Art. 8

Heute müssen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer jederzeit im Besitz der BPT-Bewilligung nach Artikel 25 VZV sein und damit auch die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen für deren Besitz erfüllen. Da die BPT-Bewilligung abgeschafft werden soll, muss in Artikel 8 explizit geregelt werden, dass die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer als Voraussetzung zur Berufsausübung weiterhin die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen der 2. medizinischen Gruppe (Anhang 1 VZV) erfüllen müssen. Die Anforderungen bleiben die gleichen und werden nicht verschärft.

Art. 27 Bst. a

Heute muss die kantonale Behörde die Fahrlehrerbewilligung unbefristet entziehen, wenn eine Fahrlehrerin oder ein Fahrlehrer nicht mehr im Besitz der BPT-Bewilligung ist. Hauptgrund für den Verlust der BPT-Bewilligung ist, dass deren Inhaberin oder Inhaber die dafür erforderlichen erhöhten medizinischen Mindestanforderungen nicht mehr erfüllt.

Da die BPT-Bewilligung abgeschafft werden soll, muss die Vorschrift bezüglich deren Nichtbesitz aufgehoben und stattdessen geregelt werden, dass die Fahrlehrerbewilligung unbefristet entzogen wird, wenn deren Inhaberin oder Inhaber die erhöhten medizinischen Mindestanforderungen der 2. medizinischen Gruppe (Anhang 1 VZV) nicht mehr erfüllt.

3.6 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Art. 100 Abs. 1^{bis}

Nach Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe b müssen Fahrzeuge, deren Führer der ARV² unterstehen, mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein. Mit der neuen Regelung entfällt diese Ausrüstungspflicht, wenn der Führer oder die Führerin die Arbeits- und Ruhezeit mit einer elektronischen Applikation nach Artikel 16b ARV² aufzeichnet.

3.7 Verordnung über eine Teilinkraftsetzung der Änderung vom 17. März 2023 des Strassenverkehrsgesetzes

Einziges Artikel

Mit dem neuen vom Parlament am 17. März 2023 beschlossenen Artikel 25 Absatz 2^{bis} SVG wird dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt, anstelle von Geräten zur Aufzeichnung der Fahrzeit, der Geschwindigkeit u. dgl. andere Hilfsmittel wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten zu erlauben und die entsprechenden Voraussetzungen und Anforderungen festzulegen. Diese Bestimmung soll im Rahmen des vorliegenden Revisionsverfahrens in Kraft gesetzt werden und als Basis für die Anpassung der ARV² dienen.

Im Rahmen der Teilrevision des SVG wurden weitere Änderungen vom Parlament beschlossen, die bisher noch nicht in Kraft gesetzt werden konnten, da sie der Konkretisierung auf Verordnungsstufe bedürfen. Diese werden voraussichtlich bis spätestens 2026 in Kraft gesetzt.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

Die vorgeschlagenen Änderungen haben keine finanziellen, personellen oder anderweitigen Auswirkungen auf den Bund. Es erfolgt keine Beteiligung des Bundes an der Entwicklung und am Unterhalt von elektronischen Applikationen zur Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Mit der Abschaffung der BPT-Bewilligung entfällt für die Kantone der Aufwand, die entsprechenden Prüfungen durchzuführen, den dafür erforderlichen Fragenkatalog zu bewirtschaften, die Bewilligungen auszustellen, regelmässig zu prüfen, ob die Inhaberinnen und Inhaber die Voraussetzungen für deren Besitz noch erfüllen und die Bewilligung gegebenenfalls zu entziehen. Die Kantone müssen keine Nachweise hinsichtlich der erhöhten medizinischen Mindestanforderungen mehr prüfen und die betreffenden Führerausweisinhaberinnen und -inhaber nicht mehr zu den regelmässigen Kontrolluntersuchungen aufbieten.

Bei Verkehrskontrollen werden die Polizeien auch elektronische Applikationen heranziehen müssen. Die Darstellung in den zertifizierten Applikationen ist deutlich übersichtlicher und einfacher zu kontrollieren als beispielsweise die analogen Einlagescheiben herkömmlicher Fahrtschreiber. Der Aufwand für Polizeikontrollen auf der Strasse dürfte sich dadurch insgesamt nicht wesentlich verändern.

Das Senken der Eintrittshürden ins Gewerbe hat zur Folge, dass das Angebot an berufsmässigen Fahrten und insbesondere an Mitfahrgelegenheiten tendenziell ansteigen wird. Die vermehrten Mitfahrgelegenheiten haben das Potential, einen Beitrag zur Verkehrsentslastung der urbanen Zentren und der Agglomerationen zu leisten und eine bessere Anbindung der Berggebiete an die Zentren zu gewährleisten.

Die Abschaffung der BPT-Bewilligung ermöglicht es, einfacher Ambulanzfahrerinnen und Ambulanzfahrer zu rekrutieren, da diese nach dem Erwerb des Führerausweises neu nicht mehr ein Jahr warten müssen, bevor sie Krankentransporte durchführen dürfen. Davon profitieren nicht nur die urbanen Zentren, sondern insbesondere auch die Agglomerationen und vom Strassenverkehr weniger gut erschlossene Berggebiete.

Die vorgeschlagenen Änderungen haben keine Auswirkungen auf die gewerbepolizeilichen Kompetenzen der Kantone (und Gemeinden) und insbesondere ihre gewerbepolizeilichen Vorschriften (z. B. Taxilizenzen) für berufsmässige Personentransporte mit Personenwagen (Taxis und Limousinendienste).

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird das Anbieten von berufsmässigen Fahrdienstleistungen erleichtert und der Markt der Anbieter tendenziell erweitert, was sich grundsätzlich positiv auf den Wettbewerb auswirkt. Mit der Abschaffung der BPT-Bewilligung auf Bundesebene erfolgt eine Deregulierung

und wird die Wirtschaft entlastet. Insbesondere werden die Hürden für das Anbieten von Fahrdienstleistungen im Nebenerwerb gesenkt. Damit kann ein Beitrag gegen den Fachkräftemangel geleistet werden.

Für die Anbieter von medizinischen Kontrolluntersuchungen und für die Fahrlehrerschaft entfällt ein Tätigkeitsfeld. Andererseits wird die Fahrlehrerschaft davon entlastet, selber eine Bewilligung für den berufsmässigen Personentransport erwerben zu müssen.

4.4 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist nicht zu rechnen. Die Sicherheit der Fahrzeuge sowie die Qualität der Ausbildung der Fahrzeuglenker hat stetig zugenommen. Der massive Rückgang der schweren Unfälle seit den 1970er Jahren betrifft auch die Fahrzeuge zum berufsmässigen Transport von bis 9 Personen.

Im Jahr 2024 mussten lediglich 0,28 Prozent der Taxichauffeure und -chauffeurinnen (570 von rund 204 100 Personen) die BPT-Bewilligung wegen nicht erfüllter medizinischer Mindestanforderungen abgeben. Eine relevante Verschlechterung der Verkehrssicherheit ist daher nicht zu befürchten. Für die Chauffeurinnen und Chauffeure gelten nicht keine Anforderungen mehr, sondern sie müssen die medizinischen Mindestanforderungen für die Führerausweiskategorie B erfüllen. Bei den wenigen berufsmässigen Personentransporten mit den Führerausweiskategorien C oder C1 sind wegen des Wegfalls des Nachweises der klaglosen Fahrpraxis keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu befürchten. Von jenen Personen, die Ende 2020 die Kategorien C1 und C mit BPT besaßen, hat in den Jahren 2021 - 2023 keine Person einen schweren Unfall auf einer Fahrt zum berufsmässigen Personentransport verursacht¹⁵.

4.5 Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Umwelt

Die tendenzielle Erweiterung des Markts der Anbieter könnte eine Vergünstigung der Fahrangebote zur Folge haben und zu vermehrten Fahrten in Personenwagen führen. Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt haben.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungsmässigkeit

Nach Artikel 182 Absatz 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999¹⁶ (BV) sorgt der Bundesrat für den Vollzug der Gesetzgebung. Er erlässt nach Artikel 182 Absatz 1 der Bundesverfassung rechtsetzende Bestimmungen in Form einer Verordnung, soweit er durch Verfassung oder Gesetz dazu ermächtigt ist.

Artikel 56 SVG legt unter anderem fest, dass der Bundesrat die Arbeits- und Präsenzzeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführenden anordnet und für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung dieser Bestimmungen sorgt. Die Aufhebung der ARV² für berufsmässige Personentransporte mit Personenwagen würde eine vorgängige Anpassung des Gesetzes erfordern. Die vorgeschlagenen Änderungen bezüglich BPT-Bewilligung und medizinische Mindestanforderungen liegen dagegen in der Kompetenz des Bundesrats, weil er nach Artikel 15 Absatz 4 SVG Vorschriften über die Ausbildung der Motorfahrzeugführer erlassen kann. Der Bundesrat wird nicht verpflichtet, eine Bewilligung für den berufsmässigen Personentransport vorzuschreiben oder für berufsmässige Führerinnen und Führer höhere medizinische Anforderungen festzulegen als für nicht berufsmässige Führerinnen und Führer. Nach Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG erlässt der Bundesrat Vorschriften über Geräte zur Aufzeichnung der Fahrzeit, der Geschwindigkeit und dergleichen; er schreibt solche Einrichtungen vor, namentlich zur Kontrolle der Arbeitszeit berufsmässiger Motorfahrzeugführer sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen, die wegen zu schnellem Fahrens bestraft wurden. Artikel 25 Absatz 2^{bis} SVG in der Fassung vom 17. März 2023¹⁷ legt fest, dass der Bundesrat anstelle von Geräten nach Absatz 2 Buchstabe i zur Aufzeichnung andere

¹⁵ Quelle: Auswertung des Informationssystems Strassenverkehrsunfälle des ASTRA

¹⁶ SR 101

¹⁷ BBl 2023 791

Hilfsmittel wie elektronische Programme auf mobilen Einheiten erlauben und die entsprechenden Voraussetzungen und Anforderungen festlegen kann.

Die vorliegenden Rechtsänderungen bewegen sich somit innerhalb des Gesetzgebungsauftrags und der Kompetenz des Bundesrats.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Eine spezielle Bewilligung für berufsmässige Personenbeförderungen ist auf internationaler Ebene nicht vorgesehen. Es werden auch keine erhöhten medizinische Mindestanforderungen für Taxifahrerinnen und Taxifahrer verlangt. Die vorgeschlagenen Änderungen verletzen keine internationalen Verpflichtungen der Schweiz.

5.3 Erlassform

Der Bundesrat erlässt nach Artikel 182 Absatz 1 der Bundesverfassung rechtsetzende Bestimmungen in Form einer Verordnung.