



Herr Bundesrat Albert Röstli
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 3. April 2026

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

Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Geschäft.

Das Ziel der Vorlage, faire und praxistaugliche Rahmenbedingungen zwischen neuen Fahrdienstangeboten und dem etablierten Taxigewerbe zu schaffen und dabei unnötige administrative Belastungen zu reduzieren wird vom AGVS unterstützt. Dieses Ziel wird aus unserer Sicht allerdings verfehlt, weil das zentrale Problem – die fehlende Erkennbarkeit berufsmässiger Personentransporte – nicht gelöst und gleichzeitig die BPT-Bewilligung (Code 121/122) vollständig abgeschafft werden soll. Damit entstehen neue Wettbewerbsverzerrungen, Vollzugsdefizite und ein kantonaler Flickenteppich von Sonderregelungen. Das Miteinbeziehen digitaler Lösungen für die Erfassung der Arbeits- und Ruhezeiten begrüssen wir.

Taxis sind durch die Taxilampen klar identifizierbar. Diese Erkennbarkeit ermöglicht gezielte Kontrollen durch Polizeipatrouillen und Kunden erkennen die Fahrzeuge. Limousinen (neue Formen des beruflichen Personentransports) verkehren faktisch unerkennbar im Verkehr. Sie sind vom privaten Individualverkehr nicht unterscheidbar. Sie werden digital gerufen und treten äusserlich nicht als gewerbliche Fahrzeuge in Erscheinung.

Dies führt zu einem strukturellen Vollzugsdefizit bei Limousinen gegenüber traditionellen Taxis:

- Gezielte Kontrollen sind faktisch unmöglich;
- Es ist nicht erkennbar, ob ein Fahrzeug korrekt eingelöst ist;
- Versicherungsfragen bleiben intransparent;
- Fahrzeuge können situativ als «privat» auftreten und sich der Kontrolle entziehen.

Wenn die BPT-Bewilligung und nationale Mindeststandards wegfallen, sind Kantone und Gemeinden gezwungen, eigene Ersatzregime zu entwickeln (z.B. Vignetten- oder Plakettenpflichten, zusätzliche Bewilligungsvoraussetzungen, Leumundskriterien). Es droht ein Flickenteppich mit unterschiedlichen Regeln, der den Vollzug erschwert und die Rechtssicherheit für Unternehmen und Kundschaft mindert. Bereits heute zeigen kantonale und kommunale Einzelregelungen, dass das Vollzugsdefizit bei nicht erkennbaren Fahrzeugen und die Lücken im Kundenschutz nur unzureichend kompensiert werden können. Eine nationale, einheitliche Lösung ist deshalb vorzuziehen.

De jure gelten dieselben Regeln. De facto entstehen ungleiche Wettbewerbsbedingungen. Dabei verpflichtet das Strassenverkehrsgesetz SVG Art. 56 Abs. 1 ausdrücklich, dass der Bundesrat für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der ARV-2 sorgen muss. Dieses Ziel wird heute nicht gewährleistet und mit einer Abschaffung der BPT verschärft. Mit der Abschaffung der BPT wird der Markt erheblich geöffnet. Der Berufsfahrer wird faktisch dem normalen Führerausweis gleichgesetzt. Dies ist eine komplette Entwertung der Branche und unterwandert nebst der Qualität, das Ansehen und die Sicherheit – die Sicherheit im Strassenverkehr und die Sicherheit der Kundschaft.

Die vollständige Abschaffung der BPT-Bewilligung ist aus Sicht des AGVS klar abzulehnen. Sie setzt den Berufsführerausweis faktisch dem normalen Führerausweis gleich und entwertet die spezifische Qualifikation und Anforderungen der Berufsfahrer. Zugleich werden zentrale Sicherheitsvorkehrungen aufgeweicht: Die medizinischen Untersuchungen, die klaglose Fahrpraxis sowie theoretische und praktische Prüfungen. Ohne diese Mindestanforderungen können Plattformanbieter in kurzer Zeit zahlreiche neue Fahrer rekrutieren, was zu einer Übersättigung des Marktes, zusätzlichen Leerfahrten und Mehrverkehr in den Zentren führen kann und die Situation des traditionellen Taxigewerbes weiter verschlechtert. Auch im Hinblick auf die Sicherheit der Kundschaft – insbesondere vulnerabler Personengruppen – ist eine solche Deregulierung riskant.

In Bezug auf die ARV 2 bleibt diese materiell unverändert und damit komplex, während die Theorieprüfung abgeschafft werden soll. Dies ist systematisch widersprüchlich: Eine anspruchsvolle Regelung wird beibehalten, ohne sicherzustellen, dass die betroffenen Fahrerinnen und Fahrer sie verstehen. Aus unserer Sicht ist eine Vereinfachung der ARV 2 nötig – insbesondere bei der Pausenregelung und den Maximalarbeitszeiten – bevor überhaupt über den Verzicht auf die Theorieprüfung nachgedacht werden kann. Erst eine klarere, weniger detailverliebte ARV 2 rechtfertigt eine Reduktion der Prüfungspflichten.

Hingegen ist die Öffnung für digitale Fahrtenschreiber und zertifizierte Apps grundsätzlich sinnvoll und zeitgemäss. Digitale Lösungen dürfen aber nicht dazu führen, dass Fahrten der Plattformanbieter, die heute schon schwieriger zu kontrollieren sind, noch weiter aus dem Blickfeld der Behörden geraten. Eine elektronische Erfassung von Arbeits- und Ruhezeiten ist nur dann akzeptabel, wenn der Status als berufsmässiger Personentransport eindeutig geregelt bleibt, die Daten für den Vollzug nutzbar sind und die Systeme im Alltag einfach und kostengünstig bedient werden können.

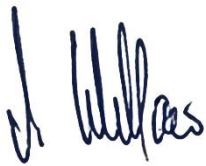
Eine Deregulierung und vollständige Öffnung des beruflichen Personentransports wie es die Vorlage vorsieht, fördert unweigerlich eine Marktverzerrung und birgt Gefahren im Strassenverkehr sowie gegenüber der Kundschaft, und führt zu einem lückenhaften Flickenteppich an kantonalen und kommunalen Regulierungen. Die vorgeschlagene Marköffnung wäre höchst problematisch für die Sicherheit und die traditionelle Taxibranche. Erfahrungen in Regionen mit sehr tiefen Hürden wie man es im Kanton Zug vorfindet sowie Erfahrungen aus dem Ausland zeigen die Risiken solcher Ansätze. Finnland versuchte eine solche Deregulierung des Marktes für berufliche Personentransporte, hat jedoch seither eine Kehrtwende vollzogen und

wieder eine Lizenzpflicht sowie spezifische Nummernschilder für den Personentransport eingeführt. Die Schweiz sollte von solchen Erfahrungen profitieren.

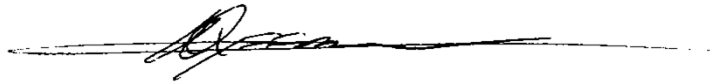
Bitte entnehmen Sie weitere Anmerkungen zu den einzelnen Bestimmungen dieser Vernehmlassung direkt aus dem Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage.

Für die Berücksichtigung unserer Position bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Wellauer'.

Manfred Wellauer
Zentralpräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C. Wyssmann'.

Christian Wyssmann
Geschäftsführer