



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2025 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Stellung zu nehmen.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird das Anbieten von berufsmässigen Fahrdienstleistungen erleichtert und der Markt der Anbieter tendenziell erweitert, was sich grundsätzlich positiv auf Wettbewerb und Kunden auswirkt. Die geringeren Eintrittshürden könnten dazu führen, dass das Angebot insgesamt oder beispielsweise an bezahlten Mitfahrangelegenheiten steigt. Das kann gerade für den Kanton Uri als Bergkanton positiv gewertet werden.

Wir begrüssen die Absicht einer Deregulierung von gewissen Vorschriften für berufsmässige Führerinnen und Führer von leichten Personentransportfahrzeugen. Wie der Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht aufzeigt, gelten auf internationaler und europäischer Ebene keine Arbeits- und Ruhezeitenvorschriften. Ebenso sind auf internationaler und europäischer Ebene keine speziellen Bewilligungen für berufsmässige Personenbeförderungen oder erhöhten medizinischen Mindestanforderungen für Taxifahrerinnen und Taxifahrer vorgesehen. Unter diesem Aspekt würden wir eine Aufhebung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222) befürworten.

Der geplanten elektronischen Applikation kann nur zugestimmt werden, wenn sie technisch vollwertig ist: automatische Fahrzeugdaten (Lenkzeit, Kilometerstand), standardisierte Datenschnittstellen für die bestehenden Polizeiauswertungen, sofortige und unveränderbare Speicherung sowie ein zuverlässiger Behördenzugriff. Eine Lösung, die lediglich ein digitales Arbeitsbuch ersetzt und auf manueller Eingabe basiert, ist für den Vollzug untauglich und führt zu längeren Kontrollen und mehr Rechtsunsicherheit.

Unsere einlässliche Stellungnahme entnehmen Sie bitte dem Antwortformular in der Beilage.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 31. März 2026



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor Stv.

Christian Arnold

Adrian Zurfluh

Beilage:

- Antwortformular



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:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Uri Rathausplatz 1 6460 Altdorf
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?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird das Anbieten von berufsmässigen Fahrdienstleistungen erleichtert, und der Markt der Anbieter tendenziell erweitert, was sich grundsätzlich positiv auf Wettbewerb und Kunden auswirkt. Die geringeren Eintrittshürden könnten dazu führen, dass das Angebot insgesamt oder beispielsweise an bezahlten Mitfahrangelegenheiten steigt. Das kann gerade für den Kanton Uri als Bergkanton positiv gewertet werden. Wir begrüssen die Absicht einer Deregulierung von gewissen Vorschriften für berufsmässige Führerinnen und Führer von leichten Personentransportfahrzeugen. Wie der Rechtsvergleich, insbesondere mit dem EU-Recht aufzeigt, gelten auf internationaler und europäischer Ebene keine Arbeits- und Ruhezeitenvorschriften. Ebenso sind auf internationaler und europäischer Ebene keine speziellen Bewilligungen für berufsmässige Personenbeförderungen oder erhöhten medizinischen Mindestanforderungen für Taxifahrerinnen und Taxifahrer vorgesehen. Im Bericht der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (zhaw) wird aufzeigt, dass bei einer Deregulierung auf die in der ARV 2 vorgesehenen Arbeits-,		



	<p>Lenk- und Ruhezeiten verzichtet werden könnte und kein Abbau an Sicherheit zu erwarten ist. Aus diesem Grund würden wir auch eine Aufhebung der ARV 2 unterstützen.</p> <p>Der geplanten elektronischen Applikation kann nur zugestimmt werden, wenn sie technisch vollwertig ist: automatische Fahrzeugdaten (Lenkzeit, Kilometerstand), standardisierte Datenschnittstellen für die bestehenden Polizeiauswertungen, sofortige und unveränderbare Speicherung sowie ein zuverlässiger Behördenzugriff. Eine Lösung, die lediglich ein digitales Arbeitsbuch ersetzt und auf manueller Eingabe basiert, ist für den Vollzug untauglich und führt zu längeren Kontrollen und mehr Rechtsunsicherheit.</p>
--	--

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

2.	<p>Sind Sie der Auffassung, dass anstelle der vorgeschlagenen Lösung die Variante «Deregulierung: Einschränkung des Geltungsbereichs der ARV²» umgesetzt werden sollte, wonach berufsmässige Führer von leichten Personentransportwagen und schweren Personenwagen nicht mehr der ARV², sondern den allgemeinen Vorschriften des Strassenverkehrsrechts und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt sein sollten (vgl. Ziff. 1.3.1 des Erläuternden Berichts)?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind der Meinung, dass man noch weiter gehen und die ARV 2 aufheben sollte.</p> <p>Wie der erläuternde Bericht im Rechtsvergleich (vgl. Ziff. 2) aufzeigt, bestehen auf internationaler und europäischer Ebene keine Arbeits- und Ruhezeitenvorschriften. Zudem ist gemäss Bericht der zhaw kein Abbau an Sicherheit zu erwarten. Mit der Anpassung soll eine Angleichung an die europäischen Vorgaben angestrebt werden.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit der Einführung einer elektronischen Applikation einverstanden. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass sie technisch einem Fahrtenschreiber vollständig gleichgestellt ist. Damit die App als zuverlässiges Kontrollmittel anerkannt werden kann, muss sie zwingend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • automatisch objektive Fahrzeugdaten wie Lenkzeiten, Fahrbewegungen und Kilometerstand über eine technische Schnittstelle übernehmen, • keine manuelle Selbsteingabe durch das Fahrpersonal erfordern, • standardisiert und automatisiert mit der bestehenden Polizeisoftware ausgewertet werden können – analog dem digitalen Fahrtenschreiber. <p>Die aktuell vorgesehene Ausgestaltung entspricht im Kern lediglich einem digitalen Arbeitsbuch. Die vollständig manuelle Datenerfassung, das Fehlen jeglicher Fahrzeuganbindung sowie die fehlende automatische Erkennung von ARV-Verstößen machen sie für den Vollzug untauglich. Die Konsequenz wären längere Kontrollen, höhere Fehleranfälligkeit und eine Ungleichbehandlung gegenüber Fahrzeugen mit Fahrtenschreiber.</p> <p>Eine E-Applikation ist daher nur akzeptabel, wenn sie die gleiche Objektivität, Manipulationssicherheit und Kontrolltauglichkeit wie ein Fahrtenschreiber bietet und die Arbeit der Kontrollbehörden effektiv vereinfacht – nicht erschwert.</p>		

<p>4. Sind Sie mit der Umschreibung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16b)?</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit der Umschreibung der elektronischen Applikation einverstanden, sofern die Anforderungen wie in Antwort auf Frage 3 umschrieben, erfüllt sind.</p>		

5. Sind Sie mit den Anforderungen an die elektronische Applikation einverstanden (Art. 16c)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Anforderungen müssen wie in Antwort auf Frage 3 umschrieben, erfüllt werden.		

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: Wir sind mit der Zertifizierungspflicht der elektronischen Applikation einverstanden, sofern zur Zertifizierung die geltenden rechtlichen Bestimmungen, Normen, Richtlinien und der Datenschutz eingehalten werden. Zudem dürfen nur durch eine unabhängige, akkreditierte Stelle zertifizierte Apps eingesetzt werden. Eine Re-Zertifizierung wäre bei Major-Updates oder spätestens alle fünf Jahre zwingend erforderlich.		

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

8. Sind Sie mit den Bedingungen für die Verwendung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16f)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den Bedingungen für die Verwendung der elektronischen Applikation einverstanden.</p> <p>In Artikel 16f werden die Verwendungs-Bedingungen konkret dargelegt.</p> <p>Wichtig erscheint uns: Es besteht nicht nur eine Unterstützungs-, sondern eine ausdrückliche Mitwirkungspflicht bei den Kontrollen. Dazu gehören insbesondere das Entsperren des Geräts, das Vorweisen der App sowie das Zugänglichmachen aller relevanten Daten gegenüber den Kontrollbehörden.</p>		

9. Sind Sie mit der Erfassungs- und Übermittlungspflicht der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten in der elektronischen Applikation einverstanden? (Art. 16g)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir begrüßen im Grundsatz die digitale Erfassungsmöglichkeit, sofern sie vollzugstauglich ausgestaltet ist. Voraussetzung dafür ist, dass die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten automatisch und ohne manuelle Eingaben aus dem Fahrzeug übernommen werden und die Daten so strukturiert sind, dass sie durch die bestehende Polizeisoftware einfach, effizient und automatisiert ausgewertet werden können – analog zum digitalen Fahrtschreiber.</p> <p>Eine Lösung, die lediglich ein digitales Arbeitsbuch darstellt und auf manueller Selbsteingabe basiert, ist für den Vollzug ungenügend und führt zu längeren Kontrollen sowie zu fehlender Verlässlichkeit.</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Die erfassten Daten müssen fahrzeug- und fahrerbezogen eindeutig zuordenbar sein; für die fahrzeugbezogenen Angaben ist eine GPS-verifizierbare Erfassung vorzusehen.</p> <p>Nur wenn diese Anforderungen erfüllt sind, können wirksame, faire und effiziente Kontrollen gewährleistet werden.</p>		

<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>Da fast alle Taxifahrzeuge nach 1998 zugelassen sind und mindestens einen EU-Fahrtschreiber besitzen, werden ihre Tätigkeiten bereits vollständig über diesen aufgezeichnet. Ein zusätzliches Arbeitsbuch ist daher schon heute nicht erforderlich (Art. 16a ARV 2 i.V.m. Art. 15 Abs. 1 ARV 1).</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>Die bisherigen Arbeitgeberpflichten müssen vollumfänglich auch für die elektronische Applikation gelten. Dazu gehören regelmässige interne Kontrollen der erfassten Daten, einschliesslich Stichproben, sowie die unverzügliche Meldung von Verdachtsfällen oder Manipulationen an die zuständige Vollzugsbehörde. Datenschutz und sichere Verarbeitung der personenbezogenen Daten sind jederzeit zu gewährleisten.</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Die Archivierungsdauer ist – wie bereits für Einlageblätter nach ARV 1 vorgesehen – auf drei Jahre festzulegen. Unterschiedliche Aufbewahrungsfristen für Fahrtschreiber-Daten (3 Jahre) und App-Daten (2 Jahre) sind weder sachgerecht noch vollzugstauglich. Was im Gütertransport gilt, muss insbesondere auch im Personentransport Anwendung finden.</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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der neue Artikel 28 Absatz 2 Buchstabe d ist unzureichend, da er – anders als der bestehende Buchstabe b beim Fahrtschreiber – die Möglichkeit verfälschter Einträge in der elektronischen Applikation nicht ausdrücklich erwähnt. Um Manipulationen klar zu erfassen, ist folgende Ergänzung notwendig:</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Die vorgeschriebenen Daten nicht oder nicht ordnungsgemäss auf der elektronischen Applikation erfasst oder diese verfälscht.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anhänge durch das ASTRA nachgeführt werden (Art. 32 Abs. 1 ^{bis})?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist sinnvoll, dass das ASTRA technische Anhänge ohne erneute Vernehmlassung aktualisieren kann. Aufgrund der hohen technischen Dynamik braucht es jedoch zwingend eine obligatorische Konsultation der Vollzugsbehörden sowie klar kommunizierte Übergangsfristen.</p>		

14. Sind Sie mit Anhang 1 (Formblätter für die Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten) einverstanden?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die neue E-Applikation bildet faktisch nur das bisherige Arbeitsbuch digital ab. Da alle Einträge vollständig manuell erfolgen und keine Fahrzeuganbindung besteht, sind die Daten weder objektiv noch verlässlich. Damit eignet sich die App lediglich als ergänzende Dokumentation – nicht als primäres ARV-Kontrollmittel. Für eine einheitliche Anwendung wäre zudem zu prüfen, ob die Formblätter für Arbeitnehmende und Selbständigerwerbende identisch ausgestaltet werden sollten.</p>		

15. Sind Sie mit Anhang 2 (Anforderungen an Zertifizierungsstellen) einverstanden?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir gehen davon aus, dass die in Anhang 2 genannten Anforderungen an die Zertifizierungsstellen den einschlägigen Normen und rechtlichen Vorgaben entsprechen.		

B. Entwurf der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51)

16. Sind Sie mit der Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport mit Fahrzeugen der Führerausweiskategorien B und C, der Unterkategorien B1 und C1 oder der Spezialkategorie F einverstanden (Art. 25 und Folgeanpassungen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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: Jedoch gilt es zu bemerken: Die geplante Verschärfung von Artikel 42 Absatz 2 steht im Widerspruch zur vorgesehenen Abschaffung des BPT-Eintrags. Während Schweizer Führerausweisinhaber künftig ohne Zusatzbewilligung berufsmässig Personen befördern dürfen, müssten ausländische Lenkerinnen und Lenker weiterhin nationale Zusatzberechtigungen ihres Herkunftsstaates nachweisen – eine sachlich kaum begründbare Ungleichbehandlung. Zudem führt die Regelung zu erheblichen Vollzugsproblemen: Ohne eine verbindliche ASTRA-Liste der Staaten, die solche Zusatzqualifikationen verlangen, kann die Polizei die Fahrberechtigung vor Ort nicht zuverlässig prüfen. Da entsprechende Berechtigungen auf EU-Führerausweisen nicht vermerkt sind, wären länderübergreifende Abklärungen im Nachgang nötig. Damit kann der gesetzliche Auftrag gemäss Artikel 30 SKV, die Weiterfahrt bei fehlender Berechtigung zu verhindern, faktisch nicht erfüllt werden.		

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:		

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

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

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

20. Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 25 Absatz 2 ^{bis} der Änderung vom 17. März 2023 des SVG in Kraft gesetzt wird?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es sind dazu jedoch verbindliche technische Richtlinien und einheitliche Schulungsunterlagen für den Vollzug bereitzustellen.		