

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail

Bundesamt für Strassen

konsultation-arv@astra.admin.ch

25. März 2026

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 geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2025 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum obengenannten Geschäft Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Möglichkeit.

Der Regierungsrat begrüsst, dass an den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit von berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) festgehalten wird. Beim Einsatz einer elektronischen Applikation anstelle eines Fahrtenschreibers muss insbesondere darauf geachtet werden, dass diese manipulations- und fälschungssicher ist, die erfassten Daten den Benutzenden und den Kontrollorganen während mindestens 56 Tagen vollständig und jederzeit abrufbar zur Verfügung stehen und die anlässlich einer Verkehrskontrolle notwendigen Fahrer- und Fahrzeugdaten ausgelesen und zeitnah kontrolliert werden können. Zudem muss sichergestellt werden können, dass Fahrzeuge, welche für den berufsmässigen Personentransport eingesetzt werden, wie bis anhin jährlich einer Fahrzeugprüfung unterzogen werden (vgl. Art. 33 Abs. 2 lit. a Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS]).

Es ist unklar, ob die elektronische Applikation diese Anforderungen erfüllen kann, weshalb der Regierungsrat die vorgeschlagene Regelung kritisch beurteilt, wonach wahlweise nur die elektronische Applikation verwendet werden kann.

Eine ablehnende Haltung vertritt der Regierungsrat gegenüber dem beabsichtigten Verzicht auf die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT) und damit einhergehend auf die mindestens einjährige klaglose Fahrpraxis sowie dem Verzicht auf die höheren medizinischen Mindestanforderungen. Die Verkehrssicherheit im Personentransport darf keinesfalls durch den Wegfall von spezifischen Anforderungen gemindert werden. Die aktuellen Prüfungserfolge zeigen, dass das Ausbildungsniveau der normalen Führerprüfung bei weitem nicht mit den Anforderungen des berufsmässigen Personentransports übereinstimmt. Die BPT-Bewilligung stellt zumindest im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung sicher, dass das spezifische Risikobewusstsein, die Kenntnisse der gesetzlichen Regelungen wie beispielsweise Ruhezeiten und die gesundheitlichen Voraussetzungen gegeben sind. Durch die periodischen Kontrolluntersuchungen können potenzielle Risikofaktoren frühzeitig erkannt und behoben werden, bevor sie zu einer Gefahr im Strassenverkehr werden. Auf die BPT-Bewilligung soll daher nicht verzichtet werden.

Würde die BPT-Bewilligung abgeschafft, könnte sie zudem nicht mehr für die Fahrlehrerbewilligung vorausgesetzt werden. Fahrschülerinnen und Fahrschüler könnten im Fahrunterricht auch nicht mehr zu deren Erwerb ausgebildet werden. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass Fahrlehrpersonen eine besondere Verantwortung für die Sicherheit im Strassenverkehr tragen. Die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport garantierte bisher, dass Fahrlehrpersonen nicht nur über ein Basis-Fahrverständnis verfügen, sondern eine erhöhte Fahrkompetenz und charakterliche Eignung nachgewiesen haben. Wird diese Voraussetzung gestrichen, sinkt der Qualitätsstandard in der Ausbildung. Auch deshalb lehnt der Regierungsrat die Abschaffung der BPT-Bewilligung ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

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:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5001 Aarau

Für Rückfragen: Strassenverkehrsamt Kanton Aargau, Telefon: 062 886 23 23, stva@ag.ch

Wichtig:

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

1. Haben Sie grundsätzliche Bemerkungen zur Revisionsvorlage?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

- Die Verkehrssicherheit darf nicht abgebaut werden.
- Die bisherige manuelle Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten erwies sich als äusserst ressourcenintensiv und fehleranfällig. Eine manipulationssichere, digitale Erfassung der Fahrer- und Fahrzeugdaten ist daher die unverzichtbare Voraussetzung für eine moderne Verordnung. Ohne diese technologische Basis bleibt der Vollzug lückenhaft und ineffizient.
- Eine zuverlässige digitale Datenbasis optimiert die behördliche Kontrolltätigkeit. Sie garantiert einen rechtskonformen Vollzug und ermöglicht eine gezielte, risikobasierte Überwachung, was zu einer massgeblichen Entlastung der polizeilichen Ressourcen führt.
- Voraussetzung für den Erfolg dieser Revision ist die Schaffung einheitlicher, auf nationaler Ebene gültiger Bedingungen durch den Bund. Eine schweizweite, einheitliche Vollzugspraxis muss gewährleistet werden.



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

2.	Sind Sie der Auffassung, dass anstelle der vorgeschlagenen Lösung die Variante «Deregulierung: Einschränkung des Geltungsbereichs der ARV ² » umgesetzt werden sollte, wonach berufsmässige Führer von leichten Personentransportwagen und schweren Personenwagen nicht mehr der ARV ² , sondern den allgemeinen Vorschriften des Strassenverkehrsrechts und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt sein sollten (vgl. Ziff. 1.3.1 des Erläuternden Berichts)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: ▪ Es ist schwer nachvollziehbar, dass beim berufsmässigen Personentransport die Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz und die Verkehrssicherheit abgebaut werden sollen und gleichzeitig die Anforderungen im Bereich Sachentransport im grenzüberschreitenden Verkehr ausgebaut werden (Unterstellung Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen [Chauffeurverordnung, ARV1] für Lieferwagen, welche mit der Führerausweiskategorie B geführt werden dürfen). Der Schutz von Waren hätte damit eine höhere Bedeutung als der Schutz von Personen. ▪ Für eine wirksame Gleichstellung von Personen- und Sachentransportunternehmen ist eine einheitliche, zertifizierte Kontrollinfrastruktur unabdingbar. Somit ist der Einsatz einer manipulationssicheren Fahrtenkontrolle nötig. Ob eine App-Lösung diese Anforderungen lückenlos erfüllen kann, können wir nicht beurteilen. ▪ Aus polizeilicher Sicht sollten die Verkehrssicherheit und die Überwachungsichte nicht von der Art der Ladung – Sache oder Mensch – abhängen. Der Transport von Personen erfordert aus polizeilicher Sicht zwingend ein höheres Mass an staatlicher Aufsicht als der Gütertransport. ▪ Die Branchenrealität zeigt, dass Fahrpersonal häufig multifunktional (beispielsweise Taxi und schwere Motorfahrzeuge) eingesetzt wird. Diese Mischbeschäftigungen führen heute zu komplexen administrativen Hürden und intransparenten Grauzonen. Eine generelle Unterstellung unter die ARV 1 würde eine lückenlose Dokumentation mittels des digitalen Fahrtschreibers sicherstellen, die Vollzugssicherheit massiv erhöhen und das Risiko die Verkehrssicherheit erhöhen. ▪ Die ARV 1 bietet den notwendigen robusten Rahmen für den Arbeitnehmerschutz. Eine Liberalisierung ohne diese bewährten Leitplanken birgt die Gefahr der Ausbeutung beschäftigter Arbeitskräfte, insbesondere in Plattform-Modellen. Ohne strikte Regulierungen wird die Verantwortung für die Sicherheit einseitig auf das schwächste Glied der Kette – das Fahrpersonal – abgewälzt.		

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})?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: ▪ Die E-App ist im Wesentlichen ein Ersatz für das heutige Arbeitsbuch. Die Daten werden manuell erfasst und die Erfassung liegt somit in der Verantwortung des Fahrers. Bereits heute ist das Arbeitsbuch allein als Kontrollinstrument ungeeignet, weil es nur unzulänglich oder gar nicht geführt wird. ▪ Ein fest verbauter Tachograph im Auto ist manipulationssicher mit dem Getriebe beziehungsweise der Fahrzeugelektronik verbunden. Die Daten sind fälschungssicher aufgezeichnet. ▪ Eine App-Lösung müsste punkto Manipulations- und Fälschungssicherheit dieselben Standards aufweisen. ▪ Ohne ein manipulationssicheres Gerät muss die Polizei einem Fahrer erst einmal nachweisen, dass er im Moment der Kontrolle gerade gewerblich und nicht privat unterwegs ist. ▪ Fahrzeuge, die für den berufsmässigen Personentransport zugelassen sind (und somit einen Fahrtschreiber haben), müssen in der Regel jedes Jahr zur technischen Prüfung beim Strassenverkehrsamt, während ein privater Personenkraftwagen (PKW) in der Schweiz nach der ersten Prüfung (in der Regel fünf Jahre) erst nach drei, dann nach zwei und schliesslich alle zwei Jahre zur Motorfahrzeugkontrolle (MFK) muss. Ein Taxi legt oft 50'000–100'000 km pro Jahr zurück. Im Vergleich dazu fährt eine Privatperson durchschnittlich nur etwa 13'500 km pro Jahr. ▪ Es ist somit denkbar, dass ein neu zugelassenes Taxi nach neuer Regelung erst nach 5–6 Jahren zur MFK vorgeführt wird und somit die Betriebssicherheit des Fahrzeugs allein Sache des Betreibers ist. Es besteht somit die Gefahr, dass die Betriebssicherheit der eingesetzten Fahrzeuge im Personenverkehr sinkt. ▪ Es kann nicht sichergestellt werden, dass Fahrzeuge für die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT) auch jährlich geprüft werden, ohne einem im Fahrzeugausweis eingetragenen Fahrtschreiber. ▪ Wenn nur noch Apps oder GPS-Logs des Fahrers zur Kontrolle dienen, liegt die Datenhoheit beim Fahrbetrieb. ▪ Bei einem Unfall mit einem "privaten" Taxi stellt sich die Versicherungsfrage. Die Standard-Haftpflicht deckt gewerbliche Fahrten meist nicht ab. Ohne strengen Nachweis (und entsprechenden Eintrag im Fahrzeugausweis) bleibt das Risiko beim Geschädigten oder dem Fahrer persönlich hängen.
--	---

4. Sind Sie mit der Umschreibung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16b)?		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Einführung einer digitalen Applikation macht aus Sicht der Kontrollbehörden nur Sinn, wenn anlässlich einer Verkehrskontrolle die dafür nötigen Fahrer- und Fahrzeugdaten ausgelesen und zeitnah kontrolliert werden können.		

5. Sind Sie mit den Anforderungen an die elektronische Applikation einverstanden (Art. 16c)?		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die erfassten Daten müssen den Benutzenden/den Kontrollorganen während mindestens 56 Tagen vollständig und jederzeit abrufbar zur Verfügung stehen (analog ARV 1, Art.14c).		

6. Sind Sie mit der Zertifizierungspflicht der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16d)?		
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Massgeblich für die Zertifizierungspflicht ist der geltende Datenschutz.		

7. Sind Sie mit den Anforderungen an die Zertifizierungsstelle einverstanden (Art. 16e)?		
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es kann nicht beurteilt werden, ob die Anforderungen erfüllt werden.		

8. Sind Sie mit den Bedingungen für die Verwendung der elektronischen Applikation einverstanden (Art. 16f)?		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Kontrollschild sowie die Fahrzeugdaten des verwendeten Fahrzeuges müssen aber deklariert/erfasst werden.		

9. Sind Sie mit der Erfassungs- und Übermittlungspflicht der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten in der elektronischen Applikation einverstanden? (Art. 16g)			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die digitale Erfassung wird begrüsst.			

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)?			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies ist bereits heute der Fall, sofern die Arbeitszeiten mittels Fahrtschreiber lückenlos aufgezeichnet werden. Es muss klar geregelt sein, wie ein Fahrer im Mischbetrieb (beispielsweise ARV1 und Taxi) seine Arbeitszeit erfasst. Dies setzt voraus, dass der Fahrer seine übrige Arbeitszeit in dieser App ebenfalls erfassen kann.			

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)?			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, dies ist zwingend nötig. Die Aufbewahrungspflicht der Daten ist an die ARV1 (drei Jahre) anzugleichen.			

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)?			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

	Das Erfassen von falschen oder verfälschten Daten muss unmissverständlich umschrieben in Strafbestimmungen aufgenommen werden.
--	--

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Anhänge durch das ASTRA nachgeführt werden (Art. 32 Abs. 1 ^{bis})?			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

14. Sind Sie mit Anhang 1 (Formblätter für die Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten) einverstanden?			
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			
Aufgrund der fehlenden Fahrzeugdaten muss bezweifelt werden, dass die Polizei nur aufgrund der manuell durch den Fahrzeugführer erfassten Daten in der Lage ist, zuverlässig die Arbeits- und Ruhezeit zu kontrollieren.			

15. Sind Sie mit Anhang 2 (Anforderungen an Zertifizierungsstellen) einverstanden?			
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

B. Entwurf der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51)

16. Sind Sie mit der Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport mit Fahrzeugen der Führerausweiskategorien B und C, der Unterkategorien B1 und C1 oder der Spezialkategorie F einverstanden (Art. 25 und Folgeanpassungen)?		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Die aktuellen Prüfungserfolge zeigen, dass das Ausbildungsniveau der normalen Führerprüfung bei weitem nicht mit den Anforderungen des berufsmässigen Personentransports übereinstimmt. Bei den theoretischen Prüfungen (es sind ausschliesslich Fragen zur ARV2) liegt die Erfolgsquote bei sehr tiefen 23 % (77 % werden negativ beurteilt). Bei den praktischen Prüfungen liegt die Erfolgsquote bei den 1. Prüfungen der Kategorie B BPT bei 62 % (38 % wurden negativ beurteilt). - Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass mit der Bewilligung keine "spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgewiesen wäre". Dies kann nicht nachvollzogen werden. Der berufsmässige Personentransport birgt faktisch ein höheres Sicherheitsrisiko. Sei dies durch die erhöhte Anzahl von Fahrten wie auch durch die Tatsache, dass Menschen befördert werden. Letztere bezahlen für diese professionelle Dienstleistung ein Entgelt und erwarten eine professionelle Leistung, auch bezüglich Sicherheit. Die Bewilligung stellt zumindest behördlicherseits im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung sicher, dass die Kenntnisse der gesetzlichen Regelungen (zum Beispiel Ruhezeiten) und die gesundheitlichen Voraussetzungen vorliegen und die Professionalität des Bewilligungsansprechers in diesem Rahmen gewährt ist. Bereits diese Betrachtungsweisen rechtfertigen den behördlichen Aufwand. - Zugunsten der Verkehrssicherheit müssen die Anforderungen, Prüfungen und Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport zwingend beibehalten werden. Bisher stellte die BPT-Prüfung sicher, dass Chauffeure überdurchschnittlich gut fahren und die Verkehrsregeln sicher beherrschen. - Die bisherige Regelung verlangt eine einjährige, klaglose Fahrpraxis. Selbst diese Anforderung ist niedrig, schliesst jedoch das "Anfängerglück" aus und sorgt dafür, dass nur Lenkende zugelassen werden, die ein gefestigtes Fahrbewusstsein besitzen. Wer diese Vorselektion besteht, hat bewiesen, dass er ein Fahrzeug nicht nur bewegt, sondern auch beherrscht. - Der Verzicht auf eine formale Prüfung des berufsmässigen Personentransports öffnet den Markt für Personen ohne spezifisches Risikobewusstsein. Dies schwächt die Wirkung und führt in Kombination mit den hohen Fahrleistungen im Taxi-/Uber-Gewerbe zu einem messbaren Anstieg des Risikopotenzials für alle Verkehrsteilnehmer.		

17. Sind Sie mit den Bestimmungen betreffend die Überprüfung von ausländischen Berechtigungen zum berufsmässigen Personentransport einverstanden (Art. 42 Abs. 2 zweiter Satz)?		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die vorgesehene Privilegierung schweizerischer Ausweise führt im Umkehrschluss zu einer Verschärfung für ausländisches Fahrpersonal: Obwohl EU-Führerausweise als gleichwertig anerkannt sind, müssen deren Inhaber zusätzliche, zum Teil schwer verifizierbare Nachweise		

	erbringen. Diese Praxis erzeugt eine systemwidrige Ungleichbehandlung und erhöht die administrativen Hürden für internationales Personal. ▪ Um den gesetzlichen Auftrag nach Art. 30 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) – die Verhinderung der Weiterfahrt bei ungenügender Fahrberechtigung – effektiv umzusetzen, ist eine klare Erkennbarkeit der Zusatzqualifikationen auf dem Ausweisdokument zwingend. Da die EU-Führerausweise keine spezifischen Kennzeichnungen für die nationale BPT-Bewilligungen enthalten, ist eine schnelle und rechtssichere Überprüfung durch die Polizei nicht gewährleistet.
--	---

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)?		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: ▪ Die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport stellt erhöhte Anforderungen an die Fahrkompetenz der potenziellen zukünftigen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, dadurch wird eine Vorselektion gewährleistet. ▪ Fahrlehrer tragen eine besondere Verantwortung für die Sicherheit im Strassenverkehr. Die BPT garantierte bisher, dass Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer nicht nur über ein Basis-Fahrverständnis verfügen, sondern eine erhöhte Fahrkompetenz und charakterliche Eignung nachgewiesen haben. ▪ Wird diese Voraussetzung gestrichen, sinkt der Qualitätsstandard für die Ausbildung. Ein Fahrlehrer muss den "höchsten" Massstab verkörpern, nicht den kleinsten gemeinsamen Nenner.		

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 ARV² erfassen (Art. 100 Abs. 1bis)?		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ob eine App-Lösung die hohen und fälschungssicheren Standards eines digitalen Fahrtschreibers erfüllen kann, können wir nicht abschliessend beurteilen.		

E. Entwurf der Verordnung über eine Teilinkraftsetzung 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?			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		