

**Sicherheitsdirektion**

Kramgasse 20  
3011 Bern  
info.sid@be.ch

19. März 2025

## Stellungnahme: Gesetz über Taxis und Limousinendienste (TLG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Digitale Plattformen haben den berufsmässigen Personentransport grundlegend verändert; doch die Gesetzgebung hinkt hinterher. Das führt zu unfairer Konkurrenz, regulatorischen Lücken und Unsicherheiten für Fahrgäste und Unternehmer. Auf nationaler Ebene ist beispielsweise die ARV-2 längst revisionsbedürftig. Das Fahrtenschreiberdiktat entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Ähnliches gilt für bestimmte Vorschriften auf kantonaler und kommunaler Ebene. Die «Ortskenntnisse» haben stark an Relevanz eingebüsst – sie tragen weder zur Qualität noch zur Sicherheit bei. Vor diesem Hintergrund ist es begrüssenswert, dass nun auch der Kanton Bern, ähnlich wie andere Kantone zuvor, einen konkreten Vorschlag für eine zeitgemässe Anpassung vorlegt.

Eine einheitlichere Regelung der Rahmenbedingungen im gesamten Kanton ist überfällig. Gleichzeitig ist es aufgrund der bestehenden Strukturen nicht möglich, dies ohne umfassendere Anpassungen umzusetzen. Insofern begrüsst die ASTAG Fachgruppe Taxi die Gelegenheit, sich zum vorliegenden Entwurf zu äussern. Er folgt dem kantonalen Trend, mehr Einheitlichkeit zu schaffen, ohne dabei regionale Besonderheiten ausser Acht zu lassen.

Der Entwurf weist eine vielversprechende Richtung auf, leidet jedoch in gewissen Details noch unter überholten Annahmen. Diese beruhen auf Grundsatzfragen und Herausforderungen, die sich über die vergangenen Jahre in der Branche herausgebildet und verfestigt haben. Daher sind an einigen Stellen gezielte Anpassungen notwendig – sowohl im Sinne der Sicherheit und Qualität als auch zur Reduktion bürokratischer Hürden.

Die ASTAG Fachgruppe Taxi dankt in diesem Zusammenhang ausdrücklich für die Möglichkeit, zum vorliegenden Entwurf Stellung zu nehmen. Im Folgenden äussern wir uns sowohl grundsätzlich als auch mit detaillierten Anmerkungen zum Vorschlag.

Freundliche Grüsse



Markus Kunz  
FG Taxi Region Bern



Daniel Laubacher  
Sekretariat



## Grundsatz und Problemstellung

### Recht und Ordnung im Personentransport: Ein hierarchisches Missverständnis

Aus Sicht der Bevölkerung erbringen sowohl klassische Taxis als auch Limousinen im Kern dieselbe Leistung: Eine Person wird von einem Fahrer mit einem Fahrzeug von einem beliebigen Ort ohne eigenes Eingreifen im Strassenverkehr sicher an ihr Ziel gebracht. Die Art und Weise der Kundengewinnung mag unterschiedlich sein, doch die grundlegende Dienstleistung bleibt dieselbe.

In dieser Perspektive müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Halter, Limousinenführer und Taxiführer einem einheitlichen Qualitäts- und Sicherheitsanspruch der Bevölkerung gerecht werden. Diese Regeln sorgen für eine faire und verlässliche Ordnung und schützen die Bürgerinnen und Bürger.

Ein weit verbreitetes und nach wie vor bestehendes Missverständnis – nicht nur im Kanton Bern – liegt darin, dass die Anforderungen an Limousinendienste auf Basis der erbrachten Arbeitsleistung festgelegt werden. Dies führt nicht zu einer konsistenten Regulierung, denn der Anspruch der Bevölkerung an Sicherheit, Recht und Ordnung bleibt unabhängig davon bestehen, ob ein Anbieter seinen Dienst gelegentlich oder über mehrere Stunden pro Woche erbringt.

Regulatorische Vorgaben sollten sich daher nach den jeweiligen Aufgaben und Rollen richten. Dadurch entsteht eine kohärente gesetzliche Hierarchie, die konsistente Ansprüche reflektiert. Während Taxihalter die höchsten Anforderungen erfüllen müssen, sind für Fahrer ebenfalls klare Mindeststandards erforderlich. Der aktuelle Entwurf lässt jedoch Limousinenanbieter als relevante Zwischenstufe weitgehend unberücksichtigt, wodurch eine regulatorische Lücke entsteht.

Das neue Gesetz zur Regulierung der berufsmässigen Personentransporte sollte sicherstellen, dass der Dienst sowohl dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung als auch dem Schutz von Recht und Ordnung gerecht wird. Wird dieser Grundsatz konsequent verfolgt, positionieren sich Limousinendienste – insbesondere ihre Anbieter in der Rolle von App-Dienstleistern – in einer klaren Struktur zwischen Taxihaltern mit den höchsten Anforderungen und Taxifahrern mit den niedrigsten (vgl. Abb. 1). Es wäre daher nicht sachgerecht, wenn Taxiführer regelmässig ihre Bewilligungen erneuern müssen, während Limousinenführer keiner vergleichbaren Kontrolle unterliegen. Nach der aktuellen Vorlage könnte eine vorbestrafte Person mit einem bestehenden B121 weiterhin Limousinendienste anbieten.

Ähnliche Diskrepanzen zeigen sich auch in den Anforderungen: Während für Taxiführer im Gesetz ein Sprachnachweis vorgesehen ist – obwohl dies in erster Linie in der Verantwortung des Arbeitgebers liegen sollte – können Limousinenführer ohne vergleichbare Kenntnisse in Bern tätig sein. Diese Ungleichheiten lassen sich gegenüber den berechtigten Erwartungen der Bevölkerung nicht rechtfertigen und führen zu einer unfairen Ausgangslage.

Allen Detailanmerkungen zum Vorschlag voran, ist es insbesondere unrecht, wenn die Regelung im Handel- und Gewerbegesetz wie gehabt weitergeführt wird.<sup>1</sup> Diese Bewilligungspflicht muss mit einem Zweck im Sinne der Bevölkerung gerechtfertigt werden. Es bleibt daher unverständlich, warum dieser Zweck für Führer von Limousinen, welche dieselbe Grundleistung anbieten, nicht gelten soll.

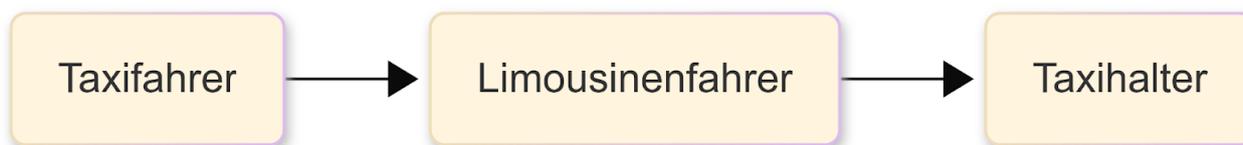


Abbildung 1: Von links nach rechts nimmt die Verantwortung zu, und damit auch die Notwendigkeit, die Ansprüche der Bevölkerung gesetzlich zu wahren.

### Unvollständige gesetzliche Erschliessung der App-Angebote

Technologische Fortschritte ermöglichen laufend neue Formen der Mobilität. App-basierte Anbieter berufsmässiger Personentransporte gehören ebenfalls dazu. Während bestehende Gesetze und Verordnungen bislang vor allem klassische Taxiführer und -halter berücksichtigten, haben sich in

<sup>1</sup>HGG, 930.1: Art. 3 Abs. 1 Bst b.: Das Halten und Führen von Taxis ist bewilligungspflichtig; und Art. 4, die Bewilligungsvoraussetzungen (für Taxihalter und -führer, nicht für Limousinendienstanbieter).

den letzten 15 Jahren mit App-Diensten neue Geschäftsmodelle entwickelt – gesetzlich werden sie unter «Limousinen» erfasst.

Der Bericht stellt zutreffend fest, dass im Kanton Bern bislang keine Unterscheidung zwischen Limousinen und Taxis existierte und dies mit dem neuen Entwurf geändert werden soll. Allerdings gelingt diese Abgrenzung nicht vollständig. Insbesondere zentrale Problemstellungen im Zusammenhang mit Limousinendiensten werden nicht ausreichend berücksichtigt.

### **Kantonale Kabotage**

Der Entwurf bezieht sich mit Art. 18 Abs. 1 lediglich auf ausserkantonale Taxis. Eine vergleichbare Rahmenbedingung für Limousinen und damit eine klare Regelung für ausserkantonale Limousinen fehlt. Dies führt zu einer massgeblichen regulatorischen Lücke.

Die eigentliche Kabotage ist für Grenzkantone ein wiederkehrendes Problem.<sup>2</sup> Doch mit dem Limousinenservice kommt ein weiterer Kabotage-Aspekt hinzu. Weil die Fahrzeuge schwer als Limousinendienstanbieter erkennbar sind, verschwinden sie im Verkehrsalltag, was gezielte Kontrollen verunmöglicht. Ausserkantonale Fahrzeuge können so unbeschwert Limousinenservice anbieten. Gerade in Zürich zeichnet sich hierzu unter dem neuen PTLG ein bedenkliches Problem ab.

Aus Sicht der lokalen Branche entsteht dadurch unfaire Konkurrenz und aus Sicht der Bevölkerung verfehlt das Gesetz den eigentlichen Sinn und Zweck. Gezielte Kontrollen durch die Polizei sind zudem unmöglich. Es braucht deshalb klare Rahmenbedingungen für ausserkantonale Limousinen, und lokale Fahrzeuge müssen deutlich kenntlich gemacht sein.

Die angedachte Plakette geht hier in die richtige Richtung. Jedoch muss damit auch die interkantonale Kabotage kontrolliert werden können, sonst stehen Tür und Tor offen, dass Fahrer mit B121 aus der ganzen Schweiz nach Bern fahren, um gelegentliche Transporte durchzuführen.<sup>3</sup>

### **Überwucherung des Marktes**

Mit der Einführung der Meldepflicht für Limousinenfahrer durch das PTLG wurde in Zürich erstmals ein umfassendes Bild über die tatsächliche Marktsituation gewonnen. Die Zahl der Limousinenfahrer ist dabei innert einem Jahr auf über 3000 Fahrzeuge angestiegen. Die geplante Einführung einer Plakette in Bern ist daher ein sinnvoller Schritt. Allerdings fehlt bislang eine zeitliche Begrenzung, die eine nachhaltige Regulierung sicherstellen würde.

Gemäss Art. 21 Abs. 3 liegt es in der Verantwortung der Limousinenanbieter, eine Änderung der Fahrzeugnutzung zu melden, sofern das Fahrzeug «dauerhaft für andere Zwecke verwendet wird.» In der Praxis wird dies jedoch dazu führen, dass die offiziell registrierte Anzahl an Limousinenfahrzeugen und die tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge stets weniger übereinstimmen. Eine einfache Begrenzung nach dem Vorbild der Taxihalterbewilligung (Art. 10 Abs. 2) könnte hier Abhilfe schaffen. Es ist zudem denkbar, dass mittelfristig weitere Massnahmen erforderlich werden. Vergleichbare Konzepte existieren beispielsweise in Barcelona, wo mit einem Verhältnis von einer Limousine pro 30 Taxis die Marktentwicklung gesteuert wird. In New York wurde die Zahl limousineähnlicher Fahrzeuge sogar auf eine feste Obergrenze beschränkt.

### **Doppelleben Taxi und Limousine**

Fahrzeuge können aktuell gleichzeitig als Taxi und Limousine operieren. Dies führt dazu, dass ein Fahrzeug als Taxi Busspuren und Stellplätze benutzen kann, und auf Abruf als Limousine operieren kann. Das neue TLG berücksichtigt dies nicht. Mit der angedachten Plakette kann diesem Missstand gezielt entgegengewirkt werden: Wird ein Fahrzeug als Taxi zugelassen (erkennbar an der Taxilampe), verliert es automatisch die Gültigkeit der Limousinen-Plakette. Dadurch wird sichergestellt, dass ein Fahrzeug nicht gleichzeitig beide Vorteile nutzen kann.

### **Sozialversicherung und Schwarzarbeit**

Für die Taxibranche und die Halter wird dieser Aspekt deutlich geregelt.<sup>4</sup> Bei Limousinendiensten hingegen bleibt die Frage der Sozialversicherung ungeklärt – obwohl dies seit Jahren ein zentrales Diskussionsthema ist. Gerade bei vereinzelt Limousinendienstfahrten besteht die Gefahr, dass sie nicht als Nebenjobberwerb deklariert werden. In der Masse entstehen so grosse Steuereinbussen.<sup>5</sup>

<sup>2</sup>S. Richter (25.02.2025). Illegale ausländische Taxis: Polizei verteilt hohe Bussen. 20 Minuten Online

<sup>3</sup>vgl. Vorlage Art. 18 Abs. 1: «Ausserkantonale Taxis dürfen im Kanton folgende Dienstleistungen erbringen»

<sup>4</sup>vgl. Vorlage Art. 6 und 7 jeweils Abs 2 Bst e.: regelt Anschluss bei einer Ausgleichskasse

<sup>5</sup>SRF Online (14.06.2022).Über soll Schweizer Behörden über 40 Millionen schulden.

Die Rechtsprechung ist in dieser Hinsicht klar: In Genf wurde Uber vom Bundesgericht als Arbeitgeber eingestuft, ebenso in Zürich, wo die Suva und das Sozialversicherungsamt entsprechende Beiträge einforderten. Uber zog beide Verfahren bis vor das Bundesgericht - und verlor in beiden Fällen. Heute müssen angehende Uber-Fahrer bereits im Registrierprozess angeben, dass sie als Selbstständige tätig sein werden. Plattformanbieter wie Uber ziehen sich so aus der Verantwortung.

Damit keine rechtliche Lücke entsteht, und Schwarzarbeit unterbunden wird, bedarf der Vorschlag zwingend Ergänzungen für die Limousinen analog zu Art. 6 und 7 Abs. 2 Bst. e. Allenfalls auch so, dass Limousinenhalter die Fahrer der Steuerbehörde melden müssen – analog der Logik des Arbeitgebers, welcher den Lohnausweis der Angestellten direkt abgibt.

### **Bevormundung der Taxibranche**

An verschiedenen Stellen der Vorlage werden Taxiführer durch zusätzliche Auflagen in unangemessener Weise reguliert. Art. 12 Abs. 2 Bst. e schliesst Limousinenfahrer nicht mit ein, obschon sie gegenüber der Bevölkerung dieselbe Verantwortung tragen wie Taxiführer, und dies obwohl sie weniger Erfahrung mitbringen als vollberufliche Fahrer. Aufgrund der Bewilligungen resp. der Meldepflicht (Art. 8) und den Anforderungen (Art. 9 Abs.1) ist der entsprechende Artikel für beide Gattungen an Fahrer auszugleichen, respektive zu streichen.

Weiter sieht Art. 12 Abs. 2 Bst. c explizit vor, dass Taxifahrer für die Sauberkeit ihrer Fahrzeuge verantwortlich sind. Dies ist in der Praxis kaum überprüfbar und einheitliche Standards sind nicht umsetzbar. Letztlich liegt es im ureigenen Interesse der Taxiunternehmen, ihren Kunden ein gepflegtes Fahrzeug bereitzustellen.

Ein weiterer Eingriff findet sich in Art. 12 Abs. 2 Bst. d, der eine tägliche Kontrolle der Fahrzeuge vorschreibt. Auffällig ist, dass solche Verpflichtungen für Limousinenfahrer nicht im selben Masse vorgesehen sind. Um eine unnötige Mehrbelastung der Taxibranche zu vermeiden, sollten sowohl Bst. c als auch Bst. d gestrichen werden.

### **Aushebelung der eigentlichen Absicht**

Eine ähnliche Problematik zeigt sich in Art. 17 Abs. 1 Bst. a. Die Bestimmung räumt den Gemeinden das Recht ein, Taxifahrzeuge und Taxiführer mit zusätzlichen Auflagen zu belegen. Für Limousinen gilt dies hingegen nicht, was zu einer inkonsistenten Regelung führt.

Zudem droht dieser Artikel, die Absicht der Motion zu untergraben. Ziel war eine Vereinheitlichung der Vorgaben, doch durch die Bestimmung in Art. 17 Abs. 1 Bst. a. werden langfristig erneut zahlreiche gemeindespezifische Sonderanforderungen entstehen. Um dies zu verhindern, muss Art. 17 Abs. 1 Bst. a gestrichen werden. Das Ziel des TLG sollte sein, dass eben keine weiteren, gemeindespezifische Sonderregeln mehr notwendig sind. Zudem können Gemeinden weiterhin nach lokalen Bedürfnissen Standplätze einrichten und vergeben.

### **Sprachbarriere für die Taxibranche, nicht für die Limousinen**

Auch in Bezug auf die Sprachvorgaben sind die Anforderungen an Taxi und Limousinen nicht einheitlich geregelt. Art. 6 Abs. 2 Bst. d schreibt für Taxihalter eine Sprachvoraussetzung vor, obwohl diese mit den bestehenden Bestimmungen des Handelsgesetzes bereits abgedeckt ist.

Ähnliches gilt für Art. 7 Abs. 2 Bst. d, der Sprachkenntnisse für Taxifahrer verlangt. Es ist fraglich, warum diese Vorgabe durch den Kanton geregelt werden soll, wenn das Arbeitsrecht bereits festlegt, wer in der Schweiz arbeiten darf. Entsprechend fällt diese Qualitätsfrage in den Verantwortungsbereich der Arbeitgeber.

Für Limousinenfahrer sind hingegen keine vergleichbaren Sprachvorgaben vorgesehen. Hier sollte eine Angleichung erfolgen: Entweder wird die Sprachanforderung für Taxifahrer gestrichen, oder Limousinenfahrer müssen denselben Nachweis erbringen. So oder so muss sichergestellt werden, dass die Vorgaben im Sinne der Bevölkerung einheitlich bleiben.

Im selben Kontext sind Art. 9 Abs. 2 und Abs. 3 kritisch zu betrachten. Die Anforderungen an die Servicequalität gegenüber der Kundschaft liegen grundsätzlich in der Verantwortung der Unternehmen. In Bezug auf die Sicherheit und den Anspruch der Bevölkerung ist die Amtssprache kein ausschlaggebender Faktor. Im Gegenteil: Der Fahrerberuf kann eine Gelegenheit bieten, um den lokalen Dialekt kennenzulernen und sich in die Gesellschaft zu integrieren.

### **Redundanzen zuwider der Vereinfachung**

Einige Stellen schaffen unnötige Redundanzen. Sie sind zu streichen. Namentlich:

- **Art. 12 a:** ARV-2 Art. 15 deckt dies bereits ab. Damit die anstehende ARV-2 Reform aber nicht nichtig gemacht wird, hebt auch in Zukunft das TLG Art. 3 den Artikel Art. 12. Bst. a. aus. Er kann somit gestrichen werden.
- **Art. 12 e:** Art 6 und Art 7 jeweils Bst. c, sowie Art. 14 decken diesen Sachverhalt bereits ab. Bst. e verursacht somit unnötigen Mehraufwand aller Beteiligten ohne Nutzen.

Nachstehend folgen die Anmerkungen in der Vorlage im Detail.

## Geltendes Recht HGG

### Gesetz über Handel und Gewerbe (HGG)

#### Art. 3

Bewilligungspflicht

<sup>1</sup> Bewilligungspflichtig sind

*b:* das Halten und Führen von Taxis.

## Vorlage TLG

### Gesetz über Taxis und Limousinendienste (TLG)

#### Art. 4

Begriff

<sup>2</sup> Sie dürfen

*d:* Bus-Fahrbahnen und Bus-Streifen befahren, sofern die Signalisation oder eine Markierung dies vorsieht.

#### Art. 5

Bewilligungspflicht

<sup>1</sup> Das Halten und Führen von Taxis ist bewilligungspflichtig.

#### Art. 6

Taxihalterbewilligung

<sup>2</sup> Sie wird auf schriftliches Gesuch einer natürlichen Person hin erteilt oder erneuert, die

*d:* über gute Kenntnisse der Amtssprache bzw. der Amtssprachen der Standortgemeinde verfügt.

#### Art. 7

Taxiführerbewilligung

<sup>2</sup> Die Taxiführerbewilligung wird auf schriftliches Gesuch einer natürlichen Person hin erteilt oder erneuert, die

*d:* über genügende Kenntnisse der Amtssprache bzw. der Amtssprachen der Standortgemeinde verfügt,

## FG Taxi Änderungsvorschlag

#### Art. 3

...

<sup>1</sup> Bewilligungspflichtig sind

*b:* das Halten von Fahrzeugen, die dem ARV-2 unterstehen.

## FG Taxi Änderungsvorschlag

#### Art. 4

...

<sup>2</sup> ...

*d:* Bus-Fahrbahnen und Bus-Streifen befahren, sofern dies durch Signalisation oder Markierung nicht untersagt wird.

#### Art. 5

Bewilligungspflicht

<sup>1</sup> Das Halten Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport ist bewilligungspflichtig.

#### Art. 6

Bewilligung für Fahrzeughalter von Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport

<sup>2</sup> ...

*d: streichen*

#### Art. 7

Taxi- und Limousinenführerbewilligung

<sup>2</sup> Die Limousinen- und die Taxiführerbewilligung werden auf schriftliches Gesuch einer natürlichen Person hin erteilt oder erneuert, die

*d: streichen*

**Art. 9**

Persönliche Anforderungen

<sup>2</sup> Gute bzw. genügende Sprachkenntnisse im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d können durch Sprachdiplome der Stufen B1 bzw. A2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen des Europarates oder gleichwertige oder höhere Sprachausbildungen belegt werden.

<sup>3</sup> Erfüllt die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller die Sprachanforderungen offensichtlich, kann die Bewilligungsbehörde auf den Nachweis verzichten.

**Art. 10**

Persönliche Geltung und Geltungsdauer

<sup>1</sup> Die Taxihalterbewilligung und die Taxiführerbewilligung sind persönlich und nicht übertragbar

**Art. 12**

Taxiführerinnen und Taxiführer

<sup>2</sup> Sie sind verpflichtet

a: eine schriftliche Fahrtenkontrolle zuhanden der Taxihalterin oder des Taxihalters zu führen,

c: das Fahrzeug innen und aussen sauber zu halten,

d: das Fahrzeug täglich auf liegengelassene Gegenstände zu kontrollieren und diese im öffentlichen Fundbüro abzugeben, falls sie dem Fahrgast nicht unmittelbar zurückgegeben werden können.

e: der Bewilligungsbehörde während der Dauer der Bewilligung rechtskräftige strafrechtliche Verurteilungen gemäss Artikel 9 Absatz 1 und rechtskräftige Administrativmassnahmen im Strassenverkehrsbereich gemäss Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe f innert 14 Tagen schriftlich zu melden,

**Art. 17**

Ergänzendes Gemeinderecht

<sup>1</sup> Die Gemeinden werden ermächtigt, innerhalb der Schranken der Wirtschaftsfreiheit ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften in einem Reglement zu erlassen, namentlich

a: weitere oder weitergehende gewerbepolizeiliche Anforderungen an die Taxihalterinnen und Taxihalter, die Taxiführerinnen und Taxiführer sowie die Ausrüstung der Taxifahrzeuge aufzustellen,

**Art. 9**

...

<sup>2</sup> *streichen*

<sup>3</sup> *streichen*

**Art. 10**

...

<sup>1</sup> Die Taxihalterbewilligung, die Limousinenbewilligung und die Taxiführerbewilligung sind persönlich und nicht übertragbar

**Art. 12**

...

<sup>2</sup> ...

a: *streichen*

c: *streichen*

d: *streichen*

e: *streichen*

**Art. 17**

...

<sup>1</sup> ...

a: *streichen*

**Art. 18**

Ausserkantonale Taxis

**Art. 19**

Limousinenservice

<sup>1</sup> Limousinendienste werden mit Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport ausgeführt, die nicht unter Abschnitt 2 fallen.

**Art. 20**

Meldepflicht

<sup>1</sup> Wer Limousinendienste ausführt und seinen Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung im Kanton hat, meldet der zuständigen kantonalen Stelle

*a*: die Personen, die diese Fahrten ausführen

*b*: die Fahrzeuge, mit denen diese Fahrten ausgeführt werden, sowie deren Halterinnen und Halter

**Art. 21**

Plakette

**Art. 18**

Ausserkantonale Taxis und Limousinen

<sup>3</sup> Limousinen dürfen im Kanton Fahrgäste absetzen und auf der direkten Rückfahrt mit Zielort ausserhalb des Kantons aufnehmen.

**Art. 19**

...

<sup>1</sup> Limousinendienste werden mit Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport ausgeführt, die nicht als Taxi registriert sind.

**Art. 20**

Meldepflicht der Halter

<sup>1</sup> Halter von für den berufsmässigen Personentransport zugelassene Fahrzeuge mit Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung im Kanton, meldet der zuständigen kantonalen Stelle

*a*: ...

*b*: die Fahrzeuge, mit denen diese Fahrten ausgeführt werden

<sup>2</sup> Änderungen sind innerhalb von drei Monaten bei der zuständigen kantonalen Stelle zu melden.

**Art. 21**

Plakette für Limousinen

<sup>3</sup> Die Plakette gilt für drei Jahre ab Ausstelldatum.

<sup>4</sup> Ein Fahrzeug, das als Limousinenservice registriert ist, darf nicht zugleich als Taxi registriert werden. Eine gleichzeitige Registrierung ist unzulässig. Erfolgt dennoch eine Doppelregistrierung, ist die Limousinenplakette mit sofortiger Wirkung ungültig.