

## Vorlage an den Landrat

---

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2016-313](#) von Andreas Bammatter:  
«Über im Kanton Basel-Landschaft»**

Datum: 24. Januar 2017

Nummer: 2016-313

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---

## Vorlage an den Landrat

---

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2016-313](#) von Andreas Bammatter:  
«Über im Kanton Basel-Landschaft»**

Datum: 24. Januar 2017

Nummer: 2016-313

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---

## Vorlage an den Landrat

2016/313

### Beantwortung der Interpellation 2016/313 von Andreas Bammatter: «Uber im Kanton Basel-Landschaft»

vom 24. Januar 2017

#### 1. Text der Interpellation

Am 20. Oktober 2016 reichte Andreas Bammatter die Interpellation 2016/313 «Uber im Kanton Basel-Landschaft» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

##### **Ausgangslage**

*Bereits sind in mehreren Kantonen und auch beim Bund Vorstösse zum Thema „Uber“ eingereicht worden. (Auch in BL hat die FDP bereits eine Motion: „über Uber. Gleiche Ellen für alle“ eingereicht.)*

*Etliche Abklärungen sind bereits erfolgt, rechtsverbindliche Sachverhalte liegen vor:*

- *Im Handelsregisteramt des Kantons Zürich ist das Unternehmen als „Uber Switzerland GmbH“ eingetragen. Dieser Firmeneintrag ist massgebend, ungeachtet in welchem Land die Server betrieben werden. Das heisst, die möglichen Sanktionen können in der Schweiz durchgesetzt werden.*
- *Die SUVA hat bereits bei einigen Uber-Fahrerinnen und -Fahrern eine Verfügung erlassen, in welcher sie deren Selbstständigkeit ablehnt.*
- *Der Entscheid der SUVA über die Selbstständigkeit oder Unselbstständigkeit von Personen, die im Transportgewerbe tätig sind, gilt für die ganze Schweiz.*
- *Die Entscheide bzw. Verfügungen der SUVA werden nun via AHV vollzogen, d.h. sie ist da-für besorgt, dass für die entsprechenden Uber-Fahrerinnen und -Fahrer AHV-Beiträge abgerechnet werden.*
- *Die Sanktionsmöglichkeiten – und auch die Pflicht - liegen bei der AHV. Für die betreffenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden beim Arbeitgeber Löhne eingefordert. Begleitet der Arbeitgeber diese Forderungen nicht, werden die Löhne der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeschätzt und die Sozialversicherungsbeiträge aufgrund dieser amtlichen Veranlagung erhoben und eingezogen.*
- *Das Transportgewerbe, insbesondere das Taxigewerbe, untersteht strengen rechtsverbindlichen Vorgaben (Führerausweis Kat. BPT 121, Leumund wird polizeilich geprüft, Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und –führerinnen, Versicherung für berufsmässigen Transport, Beförderungspflicht).*

*Darum habe ich folgende Fragen an die Regierung:*

1. *Die Führerausweis-Kategorie BPT 121 ist ein Qualitätssiegel. Welchen Stellenwert hat BPT 121 für die Regierung?*
2. *Welche Massnahmen unternimmt die Regierung, um die erwiesenen zu würdigen?*
  - 2.1. *Folgen der Unselbstständigkeit*
  - 2.2. *Entrichtung von Sozialversicherungsbeiträgen*
  - 2.3. *Operative Umsetzung von Sanktionen*

*Besten Dank für die schriftliche Beantwortung der Fragen.*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Die Digitalisierung schreitet mit beachtlicher Geschwindigkeit fort, und es entstehen laufend neuartige Geschäftsmodelle wie z. Bsp. die Plattform Uber im Bereich des Personentransports mit seinen verschiedenen Dienstleistungsangeboten wie UberBlack, UberX und UberPop. Der Begriff ‚Uberisierung‘ ist aus unserem Sprachgebrauch bereits nicht mehr wegzudenken.

Wie die schweizweiten medialen Auseinandersetzungen hinsichtlich Uber und auch die zahlreichen hängigen Einsprachen und Beschwerden in einigen Kantonen zeigen, gibt es heute noch keine eindeutige rechtliche Zuordnung des Geschäftsmodells Uber. Zwar hat die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt Suva kürzlich entschieden, dass Uber eine Arbeitgeberstellung zukäme, doch ist der Rechtsweg gegen diesen Entscheid noch nicht ausgeschöpft.

Das Thema Uber ist ein breit gefächertes und muss auch entsprechend weitsichtig behandelt werden. Es sind diverse Rechtsgebiete betroffen wie beispielsweise die Strassenverkehrsgesetzgebung, besondere Arbeits- und Ruhezeitvorschriften bei berufsmässig durchgeführten Personentransporten, das Steuerrecht, das Arbeitsrecht oder das Sozialversicherungsrecht. Dabei handelt es sich um Bundesrecht, dessen allfälliger Anpassungsbedarf auf eidgenössischer Ebene zu klären ist.

Der Bund ist sich der sich stellenden Fragen rund um Uber bewusst: Im Bundesparlament wurden zwei Motionen überwiesen, aufgrund derer die Vorschriften betreffend das Mitführen von fremden Personen in Fahrzeugen aufgrund von neuen teilweise berufsmässigen und teilweise nicht berufsmässigen Angeboten überprüft werden (vgl. Motion 16.3068 Derder Fathi: „Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote“ und Motion 16.3066 Nantermod Philippe: „Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen fairen Wettbewerb“). Unter der Leitung des Staatssekretariats für Wirtschaft SECO wurde eine „Arbeitsgruppe Uber“ eingesetzt, welche das Thema umfassend angeht, nach zeitgemässen Lösungen sucht und insbesondere auch das Strassenverkehrsrecht, die digitale Infrastruktur und das Sozialversicherungsrecht einer fundierten Überprüfung unterzieht.

Der Regierungsrat erachtet es deshalb als wichtig, dass die grundsätzlichen Fragen rund um das Geschäftsmodell Uber vorderhand auf eidgenössischer Ebene behandelt werden. Ein kantonales Vorgehen ist im heutigen Zeitpunkt nicht zweckdienlich. Diese Haltung vertrat der Regierungsrat bereits in seiner Stellungnahme zur Motion 2016/278 von Marianne Hollinger „über Uber. Gleiche Ellen für alle“ und betonte, dass eine Regulierung auf Bundesebene die notwendige Grundlage für einen schweizweit einheitlichen Vollzug und Umgang mit Uber darstellt. Der Landrat folgte dieser Argumentation mehrheitlich und lehnte den Vorstoss in seiner Sitzung vom 3. November 2016 ab.

### 3. Beantwortung der Fragen

1. *Die Führerausweis-Kategorie BPT 121 ist ein Qualitätssiegel. Welchen Stellenwert hat BPT 121<sup>1</sup> für die Regierung?*

Wer mit einem Fahrzeug gewerbsmässig Personen transportieren möchte, benötigt eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (vgl. Artikel 25 VZV<sup>2</sup>). Zusätzlich zum Führerausweis werden durch eine weitere theoretische und praktische Prüfung erweiterte Kenntnisse und Qualifikationen erworben. Neben einem tadellosen Leumund muss der oder die Fahrer/in die folgenden Anforderungen erfüllen, um den Führerausweis der Kategorie BPT 121 zu erlangen:

- er/sie muss im Besitz der Kategorie B sein (Art. 8 VZV),
- während eines Jahres regelmässig ein Motorfahrzeug der entsprechenden Kategorie (oder höher) geführt haben (Art. 8 VZV),
- keine Widerhandlung im Strassenverkehr begangen haben, die zu einem Entzug des Führerausweises führen oder geführt haben (Art. 8 VZV),
- die medizinischen Mindestanforderungen der Gruppe 2 gemäss Art. 7 VZV erfüllen, und diese müssen periodisch kontrolliert/überprüft werden,
- eine Zusatztheorie-Prüfung positiv absolviert haben (Art. 21 und 25 VZV sowie Anhang 11 zur VZV),
- eine praktische Prüfung abgelegt haben (Art. 22 und 25 VZV sowie Anhang 12 zur VZV) sowie
- die Arbeitszeit- und Ruhezeitverordnung einhalten (Art. 3 ARV 2<sup>3</sup>).

Im Weiteren sind die Fahrzeuge zum beruflichen Personentransport mit einem Fahrtenschreiber auszurüsten (Art. 100 und 144 VTS), sie unterliegen einer jährlichen Vorführpflicht (Art. 33 VTS<sup>4</sup>) und müssen, falls sie als Taxi verwendet werden, auch einen Taxameter aufweisen und als Taxi gekennzeichnet sein.

Der eidgenössische Ausweis BPT 121 garantiert folglich ein gewisses Niveau an Seriosität des Fahrers resp. der Fahrerin, verbunden mit Kenntnissen, die für das Transportieren von Fahrgästen notwendig sind. Ziel sind die Sicherheit im Strassenverkehr und die Sicherheit der Passagiere. Der Fahrgast bezahlt mit dem Preis sowohl die Fahrt als auch dafür, dass er von einer kompetenten, ausgebildeten Fahrperson bedient wird.

Sämtliche Fahrzeugführer, welche berufsmässig Personentransporte durchführen – d.h. regelmässig und mit wirtschaftlichem Erfolg als Chauffeure tätig sind – müssen gemäss eidgenössischer Gesetzgebung im Besitz des Führerausweises BPT 121 sein und die einschlägigen Vorschriften einhalten. Dieser Grundsatz gilt nicht nur für das Taxigewerbe, sondern für alle gewerblichen Fahrdienstanbieter. Ausgenommen davon sind allein nicht gewerbliche Einzelfahrer, wie sie beispielsweise bei UberPop ihre Fahrdienstleistungen anbieten.

Der Regierungsrat erachtet es aus Gründen der Sicherheit als richtig und wichtig, dass hinsichtlich des gewerbsmässigen Personentransports nicht nur eine gesamtschweizerische Regelung besteht, sondern dass diese einerseits von sämtlichen Fahrdienstanbietern auch eingehalten wird und andererseits nicht über den schwierig zu überprüfaren Status von nicht gewerbsmässigen

---

<sup>1</sup> Führerausweis BPT 121 (BPT = Berufsmässiger Personentransport), (121 = Code resp. Eintrag im Führerausweis).

<sup>2</sup> VZV: Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung) vom 27. Oktober 1976, SR 741.51.

<sup>3</sup> ARV 2 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen vom 6. Mai 1981, SR 822.221.

<sup>4</sup> VTS Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995, SR 741.41.

Fahrerinnen und Fahrern unterlaufen werden kann. Der Regierungsrat erwartet, dass die „Arbeitsgruppe Uber“ hierzu Lösungsansätze aufzeigen wird.

2. *Welche Massnahmen unternimmt die Regierung, um die erwiesenen zu würdigen?*

2.1. *Folgen der Unselbstständigkeit*

Wie bereits oben in den einleitenden Bemerkungen erläutert, ist der Status der Selbständigkeit oder der Unselbständigkeit von Uber-Fahrerinnen und –Fahren noch nicht abschliessend geklärt. Es gilt, die Resultate der eidgenössischen „Arbeitsgruppe Uber“ abzuwarten, bevor sich der Regierungsrat zu allfälligen Massnahmen äussern kann.

2.2. *Entrichtung von Sozialversicherungsbeiträgen*

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass es die Resultate auf eidgenössischer Ebene und der laufenden Gerichtsverfahren hinsichtlich des Status von Uber abzuwarten gilt. Es wäre nicht sinnvoll, wenn in der ganzen Schweiz zahlreiche weitere Einsprache- und Gerichtsverfahren eröffnet würden.

2.3. *Operative Umsetzung von Sanktionen*

Ist der Status von Uber geklärt, werden die Vollzugsbehörden in ihrem Zuständigkeitsgebiet die entsprechenden Sanktionen in die Wege leiten, falls Verstösse vorliegen.

Liestal, 24. Januar 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Thomas Weber

Der Landschreiber:

Peter Vetter