

Vorlage an den Landrat

**Änderung des Taxigesetzes
in Erfüllung der Motion 2018/390: „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“
2018/390**

vom 5. November 2019

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Balz Stückelberger, FDP-Fraktion, hat die Motion 2018/390¹ „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“ am 22.3.2018 eingereicht und der Landrat hat sie am 14.6.2018 überwiesen. Die Motion verlangt eine Präzisierung des kantonalen Taxigesetzes² dahingehend, dass eine Bewilligungspflicht explizit nur für als Taxi gekennzeichnete Fahrzeuge gelten soll, nicht aber für andere Varianten von gewerbsmässigem Personentransport. Im geltenden Gesetz ist diese Frage bislang unklar geregelt. Es ist offen, ob alle Anbieterinnen und Anbieter von gewerbsmässigen Personentransporten³, gemäss dem kantonalen Taxigesetz eine Bewilligung benötigen, oder eben nur die „klassischen“ Taxis. Die Unterstellung von Anbieterinnen und Anbietern von anderen gewerbsmässigen Personentransporten als Taxis (bspw. Limousinenfahrdiensten) unter eine Bewilligungspflicht könnte interkantonal zu Konflikten mit dem Binnenmarktgesetz führen, wenn diese Personentransporte in anderen Kantonen keiner Bewilligungspflicht unterliegen. Die Vorlage präzisiert mittels einer entsprechenden Änderung des Taxigesetzes den Taxibegriff und stellt klar, für welche Tätigkeiten eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung erforderlich ist und für welche nicht. Neu fallen mit der Revision nur noch Anbieterinnen und Anbieter von gewerbsmässigem Personentransport unter die Bewilligungspflicht, wenn sie Kundschaft ohne vorangegangene Bestellung insbesondere an öffentlich zugänglichen Stellen aufnehmen. Anbieterinnen und Anbieter, welche Fahrten nur auf Bestellung ausführen, bedürfen keiner kantonalen Bewilligung, fallen aber weiterhin unter das Gesetz und müssen Informationspflichten gegenüber der Kundschaft erfüllen und, ebenso wie die bewilligungspflichtigen Anbieter, eine Fahrtenkontrolle führen. Ebenfalls wird präzisiert, dass nur noch die Anbieterinnen und Anbieter von gewerbsmässigem Personentransport, welche über eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verfügen, sich als «Taxi» bezeichnen und ihre Fahrzeuge entsprechend kennzeichnen dürfen. Damit wird auch sichergestellt, dass gewisse Sonderrechte (Benützung von Busspuren, Befahren von Fahrverboten), nur den bewilligten Taxiunternehmen vorbehalten bleibt. Weiter wird mit der Revision eine nicht mehr zeitgemässe Bestimmung, wonach Bewilligungsinhabende den Nachweis eines Parkplatzes für das Fahrzeug erbringen müssen, gestrichen.

¹ <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschafte/geschaefte-ab-juli-2015?i=https%3A%2F%2Fbaselland.talus.ch%2Fde%2Fpolitik%2Fcdws%2Fgeschaeft.php%3Fgid%3D85b9650b77394a19beaac3c6c504f961>

² Taxigesetz vom 20.09.2012, GS 37.1156, SGS 546

³ Alle Anbieterinnen und Anbieter, welche die bundesrechtlichen Anforderungen gemäss der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen [ARV2](#), SR 822.222 sowie der Verkehrszulassungsverordnung [VZV](#), SR 741.51 erfüllen.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Motion 2018/390 von Balz Stückelberger, FDP-Fraktion „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“	4
2.2.	Erläuterungen	4
2.2.1.	<i>Ausgangslage</i>	4
2.2.2.	<i>Bestehende Regelung</i>	5
2.2.3.	<i>Statistik</i>	6
2.2.4.	<i>Neue Fragestellungen durch „UBER“</i>	6
2.2.5.	<i>Regelung in anderen Kantonen (und Städten)</i>	7
2.3.	Revisionsentwurf	8
2.3.1.	<i>Überblick</i>	8
2.3.2.	<i>Zu den einzelnen Bestimmungen</i>	10
2.4.	Umsetzung der Motion	12
2.5.	Vollzug	12
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	14
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	15
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	15
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	15
2.9.1.	<i>Zusammenfassung der Stellungnahmen</i>	15
2.9.2.	<i>Verbände</i>	15
2.9.2.1	<i>Gewerkschaftsbund Baselland</i>	16
2.9.2.2	<i>Taxihalterverband Baselland</i>	17
2.9.2.3	<i>Wirtschaftskammer Baselland</i>	18
2.9.3.	<i>Politische Parteien</i>	18
2.9.3.1	<i>CVP</i>	18
2.9.3.2	<i>Grüne-Unabhängige</i>	19
2.9.3.3	<i>SP</i>	19
2.9.3.4	<i>SVP</i>	20
2.9.4.	<i>Zusätzliche Erläuterungen</i>	20
2.10.	Vorstösse des Landrates	21
3.	Anträge	21
3.1.	Beschlüsse	21
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrates	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.	Anhang	21

2. Bericht

2.1. Motion 2018/390 von Balz Stückelberger, FDP-Fraktion „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“

Diese Motion⁴, eingereicht am 22.3.2018 und vom Landrat überwiesen am 14.6.2018, hat den folgenden Wortlaut:

Das Baselbieter Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz, SGS 546) regelt gemäss Zweckbestimmung in §1 "das Taxigewerbe". Bei der Umschreibung des Geltungsbereichs in §2 werden allerdings nicht nur Taxis, sondern jeglicher "Transport von Personen und/oder Gepäck gegen Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung durch Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz" für bewilligungspflichtig erklärt.

Bei der Gesetzesinterpretation und -Anwendung stellt sich damit die Frage, ob damit tatsächlich nicht nur das Taxigewerbe, sondern der gesamte gewerbsmässige Transport von Personen vom Geltungsbereich des Taxigesetzes erfasst wird. Insbesondere ist unklar, ob damit auch Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen und Limousinen unter das Taxigesetz fallen, welche die bundesrechtlichen Anforderungen gemäss "Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen" (ARV2) sowie der "Verkehrszulassungsverordnung" (VZV) erfüllen. Sollte dem so sein, würde dies nach Auffassung des Motionärs im kantonsübergreifenden Verhältnis einer Behinderung des Marktzugangs im Bereich des gewerbsmässigen Personentransports entsprechen.

Im Sinne einer klärenden Präzisierung und zur Verhinderung eines Widerspruchs zum Binnenmarktgesetz wird der Regierungsrat eingeladen, das Taxigesetz wie folgt zu ändern (Ergänzung markiert):

§ 2 Bewilligungspflicht

Der gewerbsmässige Transport von Personen und/oder Gepäck gegen Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung durch als Taxi gekennzeichnete Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz ist bewilligungspflichtig.

2.2. Erläuterungen

2.2.1. Ausgangslage

Wie in der Vorlage zur letzten Revision⁵ ausgeführt, ist das Taxiwesen eine wichtige Dienstleistung im Interesse der privaten Mobilität. Es ergänzt den öffentlichen Verkehr um Feinst-Erschliessung, erhöht die Mobilität von Personen ohne Fahrzeug bzw. ohne Führerausweis und erlaubt auch Personen, welche sich, beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen, weder selbst am Privatverkehr beteiligen noch den öffentlichen Verkehr nutzen können, eine den heutigen Anforderungen angemessene Mobilität.

Der Grund dafür, dass das Taxiwesen fast überall auf der Welt ein reglementiertes Gewerbe ist, liegt einerseits darin, dass die Nutzung eines Taxis es mit sich bringt, dass sich der Fahrgast der Chauffeurin oder dem Chauffeur bzw. dem Taxibetrieb anvertraut. Er ist somit auf die Fahrtauglichkeit und -sicherheit, die Orts- und Sprachkenntnisse, die Ehrlichkeit und die Zuverlässigkeit auch in persönlicher Hinsicht der Chauffeurin oder des Chauffeurs bzw. des Taxibetriebs angewiesen⁶. Diese Rahmenbedingungen müssen mittels gesetzlicher Bestimmungen gewährleistet werden, d.h. mittels einer Bewilligungspflicht oder sogar einer Konzession. Mit der Reglementierung

⁴ <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fgid%3D85b9650b77394a19beaac3c6c504f961>

⁵ 2012-101 vom 27. März 2012: <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeftsliste/2012-maerz-april-061-bis-122#2012-101>

⁶ BGE 99 Ia 389

soll gewährleistet werden, dass einerseits, "prophylaktisch", die nötigen Voraussetzungen vor Betriebsaufnahme geklärt werden können und andererseits, "reaktiv", bei Verstössen Verwaltungs-massnahmen (Auflagen, Einschränkungen, wenn nötig bis hin zum Bewilligungsentzug) möglich sind. Beides zusammen stellt sicher, dass der Vertrauensvorschuss der Fahrgäste nicht ins Leere läuft. Der zweite Grund für die Reglementierung des Taxiwesens ergibt sich daraus, dass Taxis als wichtige Ergänzung des öffentlichen Verkehrs die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abdecken und ihnen deshalb, je nach den konkreten Gegebenheiten, auch bestimmte „Vorrechte“ eingeräumt werden (Standplätze, Benutzung von Busspuren o.ä.).

Bezüglich Grundsatz und Umfang der Reglementierung massgeblich ist die Frage, ob dieser präventive Rechtsschutz für alle Arten des beruflichen Personentransports gleichermaßen mittels der Bestimmungen des Taxigesetzes geschützt werden muss oder ob es Bereiche gibt, in welchen anderweitige Sicherheitsvorkehrungen ausreichen und deshalb auf das Erfordernis einer kantonalen Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verzichtet werden kann. Mit anderen Worten: muss der gesamte gewerbsmässige Personentransport über eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verfügen, oder soll eine solche Bewilligungspflicht lediglich für gewerbsmässige Fahrten mit Motorwagen, die ausdrücklich als Taxis gekennzeichnet sind, gelten?

Der vorliegende Revisionsentwurf beantwortet diese Frage, indem die Bewilligungspflicht künftig nur noch für die Anbieterinnen und Anbieter von gewerbsmässigem Personentransport besteht, welche Fahrten ohne vorangehende Bestellung anbieten. Nur noch diese Form des Personentransports darf sich demnach auch als «Taxi» bezeichnen. Die anderen Formen des gewerbsmässigen Personentransports unterstehen ebenfalls dem Gesetz, brauchen aber keine Bewilligung und müssen stattdessen Informationspflichten erfüllen sowie eine Fahrtenkontrolle führen. Die Details zum Revisionsentwurf werden in Ziffer 2.3 erläutert.

2.2.2. Bestehende Regelung

Bundesrecht

Unabhängig von der Frage, ob ein Taxi nach kantonalem Taxigesetz als solches angesehen wird, bestehen auf Bundesebene Vorgaben bezüglich der Sicherheit der Fahrzeuge, der Ausbildung des Fahrers und der Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten. Diese Vorschriften gelten für alle Führerinnen und Führer von berufsmässigen Personentransporten und für die Fahrzeuge, die zur Ausführung dieser Personentransporte verwendet werden. Als berufsmässig gelten dabei Fahrten, die regelmässig (mind. zwei Fahrten in 16 Tagen) stattfinden und auf einen wirtschaftlichen Erfolg zielen.⁷ Die zentralen Pflichten, welche sich aus dem Bundesrecht ergeben, sind der Erwerb eines Zusatzes zum Führerausweis für den berufsmässigen Personentransport mit erhöhten Anforderungen sowie der Eintrag des Fahrzeugs mit Verwendungszwecks «berufsmässiger Personentransport» (Art. 80 der Verkehrszulassungsverordnung, SR 741.51, VZV). Um diese Eintragung zu erhalten, muss das Fahrzeug mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein (Art. 100 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, SR 741.41, VTS). Dieses Gerät zeichnet die Lenk- und Ruhezeiten, die gefahrenen Kilometer und die gefahrene Geschwindigkeit auf und dient insbesondere dazu, die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten, welche ebenfalls im Bundesrecht geregelt sind (Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen, SR 822.222, ARV 2), überprüfbar zu machen.

Kantonales Recht

Das geltende Taxigesetz des Kantons Basel-Landschaft regelt bislang nicht eindeutig, ob nur Taxis oder alle Formen von gewerbsmässigem Personentransport einer Bewilligungspflicht unterstehen. Zwar wird vom Grundsatz her die Bewilligungspflicht an den «gewerbsmässigen Transport von Personen und/oder Gepäck gegen Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung

⁷ Art.3 Abs. 1^{bis} ARV 2 (SR 822.222).

durch Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz»⁸ geknüpft, die Rechtsfolgen des Gesetzes und der Bewilligungspflicht sind aber ausschliesslich an Taxis gerichtet (Beschriftung als Taxi, Taxameter, Bezeichnung als Taxihalterinnen- und Taxihalterbewilligung, usw...). Auch in der Praxis wurde bislang nicht abschliessend entschieden, welche Transportformen unter das Taxigesetz fallen und welche nicht. Die Vollzugsbehörden entwickelten teilweise eine eigenständige Abgrenzung, wonach beispielsweise Anbieterinnen und Anbieter von Limousinenfahrten, welche nicht im direkten Auftrag des Fahrgastes erfolgen (bspw. Transporte für Firmen, Anlässe usw.) nicht dem Taxigesetz unterstehen. Diese Abgrenzung erweist sich aber als unklar und letztlich wenig praktikabel.

Das geltende kantonale Taxigesetz weist Bestimmungen auf, welche der Preistransparenz und dem Schutz des Fahrgastes dienen, namentlich die Kennzeichnung der Fahrzeuge, Anschrift der Preise, Benutzung von Standplätzen und die Pflicht zur Ausführung von Fahrten. Insbesondere schreibt das Taxigesetz auch vor, dass Taxis eine Taxihuhr mitführen müssen. Dieses Gerät ist mit dem Kilometerzähler des Fahrzeugs verbunden und zeigt jeweils den aktuellen Fahrpreis an. Eine Übersicht über Pflichten und Rechte im Taxigewerbe findet sich in der Tabelle im Anhang.

2.2.3. Statistik

Derzeit sind im Kanton Basel-Landschaft 119 Taxihalterinnen- und Taxihalterbewilligungen aktiv, welche zusammen über 217 Fahrzeuge verfügen (Stand: August 2019). Gesamthaft sind bei der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) zudem 385 Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport gemäss Bundesrecht (vgl. Ziff. 2.2.2) registriert. Lediglich 56% aller Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport verfügen somit über eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung. Die Differenz ergibt sich daraus, dass es bereits heute eine ganze Reihe an Transportarten gibt, welche ebenfalls berufsmässige Personentransporte durchführen, dazu aber keine Bewilligung brauchen. So beispielsweise die Fahrerinnen und Fahrer von Ambulanzfahrzeugen, Behindertentransporten, Schülerinnen und Schülertransporten, Arbeiterinnen- und Arbeitertransporten oder von separat verrechneten Transporten von hoteleigenen Gästen.

2.2.4. Neue Fragestellungen durch „UBER“

Das basellandschaftliche Taxigesetz wurde vor nicht allzu langer Zeit revidiert (in Kraft seit 1.1.2013), damals mit dem Fokus auf der Kompatibilität mit dem Binnenmarktgesetz. „UBER“ und ähnliche Plattformen zur Vermittlung von Fahrdiensten waren damals noch nicht präsent, haben aber seither stark an Bedeutung gewonnen. UBER ist eine App, welche auf einfache Weise den Kontakt zwischen Dienstleistungserbringenden für Personentransporte und der potentiellen Kundschaft herstellt, Informationen über die Fahrzeugführenden, Zeit- und Wegstrecke sowie die voraussichtlichen Kosten bereitstellt, die Bestellung auslöst und die Abrechnung (via hinterlegter Kreditkartendaten) übernimmt. Die Kontroverse, inwiefern UBER bloss Vermittlungsstelle oder nicht doch Arbeitgebereigenschaft aufweist, ist nicht Gegenstand kantonaler Taxiregulierungen und deshalb für diese Vorlage nicht von Belang. Die andere Kontroverse betraf das inzwischen nicht mehr angebotene UBERpop: da konnten sich auch Personen, welche die Voraussetzung zur Durchführung von berufsmässigen Personentransporten nicht erfüllten, als Fahrzeugführende für Personentransporte vermitteln lassen, was die Frage der Abgrenzung zwischen zulässigen einzelnen privaten Transporten einerseits und regelmässigen und damit berufsmässigen und deshalb nicht zulässigen Personentransporten aufwarf. Aktuell vermittelt UBER nur Fahrzeugführende, welche über den entsprechenden Ausweis für berufsmässige Personentransporte und entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge (Fahrtschreiber) verfügen; dieses Angebot heisst UBERx. Das Angebot UBERpop wurde mittlerweile schweizweit eingestellt.⁹

⁸ § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Betrieb von Taxis vom 20.09.2012 (Taxigesetz, SGS 546)

⁹ Vgl. <https://www.nzz.ch/wirtschaft/uber-verzichtet-in-der-schweiz-auf-umstrittenen-pop-service-ld.1338911>, abgerufen am 3. Oktober 2019.

Die UBER-Dienstleistung versteht sich nicht als Taxibetrieb, sondern lediglich als Vermittlungsplattform. Diese wird teilweise auch von Taxihalterinnen und Taxihaltern genutzt, in erster Linie aber von Fahrzeugführenden, welche nicht Taxidienstleistungen im klassischen Sinn anbieten, sondern nur Fahrten auf Bestellung im Voraus. Von letzteren gibt es ja auch andere Formen, beispielsweise Limousinen-Services, welche auch nicht Taxis sind. Diese Differenzierung bildet das aktuelle Taxigesetz nicht klar genug ab.

2.2.5. Regelung in anderen Kantonen (und Städten)

In den allermeisten Kantonen und Städten besteht keine Regulierung, welche sich spezifisch an den gewerbmässigen Personentransport, der nicht ein Taxi ist und nicht als solches gekennzeichnet ist, richtet. Dies bedeutet, dass Anbieterinnen und Anbieter von anderen gewerbmässigen Personentransporten (Limousinen, UBER und ähnliche) in anderen Kantonen zwar ebenfalls die bundesrechtlichen Vorschriften (vgl. Ziff. 2.2.2) erfüllen müssen, grundsätzlich aber keine kantonale Bewilligung brauchen. Eine Übersicht über die Regulierungen in anderen Kantonen findet sich in der Tabelle im Anhang.

Neuere kantonale Gesetzgebungen in diesem Bereich bestehen in Basel-Stadt und in Genf, im Kanton Zürich wird zudem derzeit erstmals ein kantonales Taxigesetz erarbeitet. Genf regelt als einziger Kanton sowohl Taxis als auch „voitures de transport avec chauffeur“¹⁰, mit unterschiedlichen Voraussetzungen, Rechten und Pflichten. In der aktuellen Fassung des baselstädtischen Taxigesetzes (in Kraft seit 1.5.2017) wird der Geltungsbereich des Gesetzes explizit auf Taxis beschränkt (§ 2: „Ein Taxi im Sinne dieses Gesetzes ist ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe (...)“)¹¹. UBER oder andere gewerbmässige Personentransporte sind darin nicht geregelt. Verdeutlicht hat diese Regelung die Wirtschafts- und Abgabekommission des Grossen Rats Basel-Stadt im Bericht zum dortigen neuen Taxigesetz:

«Das JSD erläutert gegenüber der Kommission, dass dem Taxigesetz für dieses Angebot [Uber] keine Gültigkeit zukommt. Fahrzeuge solcher Anbieter verfügen nicht über das Recht, die spezifischen Privilegien eines Taxis, wie beispielsweise die Nutzung der Standplätze oder das Fahren auf der Busspur, zu nutzen. Stattdessen sind diese Angebote dem gewerbmässigen Personentransport zuzuordnen und insofern legal. Ein regulativer Eingriff in den gewerbmässigen Personentransport würde sich sowohl aus binnenmarkt- wie auch ordnungspolitischer Perspektive als problematisch erweisen. Ein reguläres Taxi muss sich als solches kennzeichnen und über eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verfügen, in der Konsequenz profitiert der Fahrer oder die Fahrerin von den spezifischen Privilegien für Taxis. Demgemäss ist zwischen zwei verschiedenen Märkten, dem gewerblichen Personentransport und dem Taxiwesen, zu unterscheiden»¹².

In Zürich sah § 1 des regierungsrätlichen Entwurfs¹³ eine ähnliche Regelung wie in Basel-Stadt vor: „Dieses Gesetz gilt für die Personenbeförderung mit Personenwagen, die als Taxi gekennzeichnet sind.“ Im Laufe der Beratung im Kantonsrat¹⁴ wurde der Geltungsbereich aber auch auf Limousinen ausgeweitet („Dieses Gesetz regelt die entgeltliche Personenbeförderung mit Taxis oder Limousinen“), wobei die Taxis einer Bewilligungs-, die Limousinen aber lediglich einer Meldepflicht unterstehen (§§ 2 und 15 besagen grob gesagt, „Taxi = bewilligt und Taxilampe“ und „Limousine = gemeldet und Plakette“). Die Erweiterung des Geltungsbereichs hat zum Referendum

¹⁰ Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC, H 1 31, du 13 octobre 2016, entrée en vigueur le 1er juillet 2017) : https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/rsg_h1_31.html

¹¹ Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz, 563.200; vom 03.06.2015, Stand 01.05.2017): <http://www.gesetzessammlung.bs.ch/frontend/versions/4130>

¹² Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission an den Grossen Rat zum Ratschlag Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen vom 6. Mai 2015, Ziff. 3.6.1, S. 8.

¹³ https://www.zh.ch/bin/ktzh/rrb/beschluss.pdf?rrbNr=137&name=5256_Taxigesetz&year=2016&charset=UTF-8

¹⁴ https://www.kantonsrat.zh.ch/media/25694/gesetzesfahne_taxigesetz.pdf

der ursprünglichen Motionäre und weiterer Kreise geführt und es kommt zur Volksabstimmung über den Gesetzesentwurf.

Mit einer Bewilligungspflicht für Anbieterinnen und Anbieter von anderen gewerbsmässigen Personentransporten wie Bestellfahrten oder Limousinen wäre der Kanton Basel-Landschaft also, abgesehen vom Kanton Genf, ein Unikum.

Der Revisionsentwurf schafft hingegen eine eigenständige Lösung, die namentlich vom kürzlich revidierten Gesetz des Kantons Basel-Stadt abweicht. Der Kanton Basel-Stadt knüpft die Definition eines Taxis an die Kennzeichnung als Taxi, so lautet § 2 Abs. 1 des Baselstädtischen Taxigesetzes wie folgt: «Ein Taxi im Sinne dieses Gesetzes ist ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe, der zum gewerbsmässigen Transport von Personen und Gütern ohne feste Linienführung und Fahrplan gegen ein in einer Tarifordnung festgesetztes Entgelt verwendet wird.» Die erforderliche Taxikennlampe darf man dann verwenden, wenn man eine Bewilligung gemäss den gesetzlichen Vorschriften erhält. Zusammengefasst lautet die Baselstädtische Definition «Taxi ist, wer durch die Bewilligung das Recht erlangt hat, sich als Taxi anzuschreiben».

Diese Definition führt unweigerlich zur Frage, wie der gewerbsmässige Personentransport, der nicht als „Taxi“ bezeichnet und bewilligt ist, geregelt ist. Selbstverständlich kommen dem nicht als „Taxi“ bezeichneten gewerbsmässigen Personentransport in Basel-Stadt auch die Privilegien gemäss Taxigesetz nicht zu (bspw. § 3 Abs. 2 Taxigesetz BS – Benützung öffentlicher Standplätze). Hingegen erscheint nicht ausgeschlossen, dass nicht bewilligte Taxis (welche auch nicht als solche bezeichnet sind) von privaten Standplätzen aus ebenfalls gewerbsmässigen Personentransport für spontane Fahrten anbieten dürfen, dabei aber nicht an die tariflichen Vorgaben gebunden sind und keinerlei Informationspflichten gegenüber den Fahrgästen haben.

Der Kanton Basel-Landschaft erachtet daher die Anknüpfung an die Tätigkeit als die klarere und zielgerichtetere Lösung als die Anknüpfung an die Kennzeichnung als Taxi. Zusammengefasst lautet die Lösung des Kantons Basel-Landschaft «Taxi ist, wer als Taxi tätig ist, also Fahrgäste im öffentlichen Raum aufnimmt». So ist von Anfang an klar, was ein Taxi darf und wozu es eine Bewilligung braucht. Anbieterinnen und Anbieter von anderen gewerbsmässigen Personentransporten auferlegt das Gesetz hingegen anstelle einer Bewilligungspflicht die Pflicht, den Fahrgast vorgängig zu informieren und eine Fahrtenkontrolle zu führen. So kann sichergestellt werden, dass der Fahrgast entweder über die angeschlagenen Tarife und die Taxiuhr, oder aber über die vorgängig zur Verfügung gestellten Informationen Kenntnis über die Tarife hat.

2.3. Revisionsentwurf

2.3.1. Überblick

Verzicht auf Bewilligungspflicht für Bestellfahrten

Der Revisionsentwurf geht davon aus, dass der prophylaktische Rechtsgüterschutz (Bewilligungserfordernis) in jenen Fällen nicht notwendig ist, wo der Kontakt zwischen Fahrgast und Transportunternehmen bzw. Fahrzeugführendem vorgängig angebahnt wird, d.h. nicht spontan an einem Taxistandplatz oder beim Herbeiwinken eines Taxis auf der Strasse („Einsteigertaxi“) erfolgt. Wird die Dienstleistung bestellt, hat die Kundschaft ausreichend Zeit und Möglichkeit, sich über die Dienstleistenden zu informieren, die Tarifgestaltung oder den voraussichtlichen Fahrpreis angezeigt zu bekommen und dergleichen mehr. Ist dies der Fall, hat die Kundschaft eine ausreichende Basis, eine Transportleistung zu bestellen oder aber, bei nicht zufriedenstellenden Informationen, darauf zu verzichten. Deshalb tritt in diesen Fällen die Notwendigkeit eines präventiven Rechtsschutzes und damit auch einer Bewilligungspflicht in den Hintergrund. Entsprechend sieht die Vorlage das Erfordernis einer Bewilligung nur für eigentliche Taxis vor, also für gewerbsmässigen Personentransport, der nicht vorgängig bestellt wurde.

Informationspflichten der Anbieterinnen und Anbieter von Bestellfahrten

Aufgrund der oben genannten Überlegungen ist zentral, dass der Kundschaft von Anbieterinnen und Anbietern von Bestellfahrten die Informationen über die Fahrt in ausreichender und einfach zugänglicher Weise zur Verfügung stehen. Heute stehen dabei sicherlich Internet-basierte Kanäle im Vordergrund: Websites der Transportfirmen oder eben Plattformen wie UBER, welche nähere Beschreibungen und Bewertungen der Fahrzeugführenden aufweisen und den voraussichtlichen Fahrpreis darstellen. Um diesen Schutz der Kundschaft von bewilligungsfreien Anbieterinnen und Anbietern von Personentransporten zu gewährleisten, wird im Revisionsentwurf präzisiert, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt dem Fahrgast zur Verfügung stehen müssen. Ebenfalls erforderlich ist, dass auch von bewilligungsfreien Anbieterinnen und Anbietern von Personentransporten eine Fahrtenkontrolle durchgeführt wird, da sich nur so allfällige Unstimmigkeiten bei der Festlegung des Fahrpreises und der gefahrenen Strecke feststellen lassen.

Präzisierung Anwendungsbereich / neuer Titel

Die vorgenommene Differenzierung des gewerbsmässigen Personentransports und die Auferlegung von Pflichten für Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Personentransporten bedeutet, dass das Taxigesetz nicht nur das eigentliche Taxigewerbe regelt. Es enthält nun auch Bestimmungen für den gewerbsmässigen Personentransport, der explizit nicht als Taxi bezeichnet ist. Entsprechend wird der Anwendungsbereich des Gesetzes nun dahingehend präzisiert, dass es auch auf diese Transportformen anwendbar ist. Diese sind zwar explizit von einer Bewilligungspflicht ausgenommen, müssen hingegen Informationspflichten erfüllen und unterstehen weiteren Bestimmungen des Gesetzes. Folgerichtig wurde auch der Name des Gesetzes dem erweiterten Anwendungsbereich angepasst.

Kennzeichnung Fahrzeuge

Eine weitere Konsequenz der Differenzierung zwischen «Taxis» und «anderen gewerbsmässigen Personentransporten» ist, dass Personen oder Betriebe ohne Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung strikt darauf beschränkt sein müssen, *ausschliesslich* zum Voraus bestellte Fahrten („reine Bestellfahrten“) auszuführen, und keinesfalls im Sinne der oben beschriebenen „Einsteigertaxi“ arbeiten dürfen. Wichtig ist daher, dass Dienste ohne Bewilligung von den bewilligten Taxis klar unterscheidbar sind, dies muss in zweierlei Hinsicht geschehen. Zum einen dürfen Fahrzeuge, welche Transporte ohne Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung erbringen, nicht als Taxi gekennzeichnet sein. Zum anderen dürfen sich auch die Unternehmungen, welche den jeweiligen gewerbsmässigen Personentransport durchführen, nicht als Taxidienst ausgeben oder sich in ihrem Auftritt gegenüber der Öffentlichkeit als solchen bezeichnen.

Privilegien Taxis

Da künftig nur noch bewilligte Taxis als solche bezeichnet werden dürfen, stehen den Betrieben ohne Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung die den Taxis vorbehaltenen Besonderheiten nicht mehr zur Verfügung. Auch wenn es in unserem Kanton nur wenige öffentliche Standplätze oder durch Taxis nutzbare Busspuren gibt, sind diese den nicht-Taxis verwehrt. Bei den Standplätzen gilt dies naturgemäss ohnehin, weil Fahrzeuge ohne Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung dort (bzw. generell weder im öffentlichen Raum noch auf privaten Standplätzen) nicht auf Spontankundschaft warten dürfen. Überlegungen betreffend die Mitbenützung von Busspuren finden sich in den Unterlagen zur als Postulat überwiesenen [Motion 2015/118](#) Patrick Schäfli, «Busspuren sollen auch von Taxis benutzt werden dürfen» bzw. deren Beantwortung ([2016/418](#)): der Landrat wünscht grundsätzlich Lösungen, welche den bewilligten Taxibetrieben entgegen kommen, Busspuren also durch Taxis benutzt werden dürfen wo immer dies namentlich aus Aspekten des Verkehrsflusses und der Sicherheit möglich ist (was zurzeit bei 2 der 3 im Kanton bestehenden Busspuren der Fall ist). Eine weitere Besonderheit ist die Befahrbarkeit von Fahrverboten. Gerade in Innenstädten sind davon oftmals Taxis ausgenommen, beispielsweise in der Altstadt von Liestal («Fahrverbot ausgenommen mit polizeilicher Bewilligung und Taxis») oder in der Kern-

zone der Stadt Basel.¹⁵ Das Befahren dieser Zonen bleibt demnach den bewilligten Taxiunternehmen vorbehalten.

Präzisierung Begriffe / geschlechterneutrale Sprache

Im Taxigesetz wurden bislang verschiedene Begriffe verwendet, um eine Unternehmung zu bezeichnen, welche gewerbsmässigen Personentransport anbietet. So war teilweise von «Taxibetrieben», dann wieder von «Firmen» die Rede. Diese Begrifflichkeit soll nun der Einfachheit halber auf «Unternehmung» respektive «Taxiunternehmung» festgelegt werden. Folgende Paragraphen wurden daher entsprechend angepasst: § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Bst. a und c, § 4 Abs. 2 Bst. a, § 5 Abs. 1 und 2, § 6 Abs. 2, § 8 Abs. 2, § 11 Abs. 3, 14 Abs. 2, 15 Abs. 1, § 16 Abs. 1. Weiter wird auch, gemäss den kantonalen Richtlinien, konsequent eine geschlechterneutrale Sprache verwendet.

2.3.2. Zu den einzelnen Bestimmungen

§ 1 Abs. 1

Wie ausgeführt präzisiert das Taxigesetz nun, dass gewerbsmässige Personentransporte dann als Taxi gelten und entsprechend bewilligungspflichtig sind, wenn Kundschaft ohne vorangegangene Bestellung aufgenommen wird. Bewilligungsfreien gewerbsmässigen Personentransporten werden hingegen Informations- und weitere Pflichten auferlegt. Entsprechend regelt das Gesetz nicht mehr nur Taxis, sondern eben auch «andere Formen von gewerbsmässigem Personentransport». Der Gesetzeszweck in § 1 wurde daher erweitert.

§ 2 Abs. 1

Die Umsetzung der Motion erfolgt durch eine Präzisierung in dem Sinne, dass sich die Bewilligungspflicht nur auf Taxis bezieht und nicht auf alle (anderen) Formen gewerbsmässigen Personenverkehrs (§ 2 Abs. 1). Die Formulierung in § 2 Absatz 1 „insbesondere an öffentlich zugänglichen Stellen (Strassen, Plätze, Standplätze)“ soll verdeutlichen, dass dies einerseits generell gilt, egal wo Fahrgäste aufgenommen werden, und gleichzeitig im Sinne noch besserer Klarheit die für solche Fahrgastaufnahmen üblichen Stellen benennen.

§ 2 Abs. 2

Neu werden die Ausnahmen von der Bewilligungspflicht geregelt (§ 2 Abs. 2): keine Bewilligung ist dann erforderlich, wenn das Unternehmen Transporte ausschliesslich auf eine dem direkten Kontakt vorangehende Bestellung ausführt (Bst. a) und die Kundschaft sich vorgängig ausreichend über das Unternehmen, die oder den die Fahrt ausführende FahrerIn oder Fahrer, das verwendete Fahrzeug und die Konditionen der Fahrt informieren kann (Bst. b). Die Anforderungen an eine Ausnahme von der Bewilligungspflicht werden im Entwurf einer neuen Verordnungsbestimmung präzisiert, welche informationshalber dieser Vorlage beiliegt.

§ 2 Abs. 3

Präzisiert wird in § 2 Abs. 3 explizit, dass lediglich die Fahrzeuge von Anbieterinnen und Anbietern, welche über eine Bewilligung gemäss § 2 Abs. 1 verfügen, als Taxi gekennzeichnet werden dürfen. Fahrzeuge, welche nur zur Durchführung von bewilligungsfreien Personentransporten verwendet werden, dürfen demnach weder über eine Taxikennlampe verfügen, noch sonst wie mit dem Wort «Taxi» beschriftet sein.

¹⁵ Gem. § 2 Abs. 1 Bst. c der Zufahrtsverordnung (SG BS 952.300) gilt eine Ausnahme für das Fahrverbot in der Kernzone für «Taxifahrzeuge zum Bringen und Abholen von Fahrgästen im Rahmen von Bestellfahrten sowie zu den Taxistandplätzen». Gemäss § 10 des Taxigesetzes des Kantons Basel-Stadt (SG BS 563.200) dürfen ortsfremde Taxidienste, unter Mitführung ihrer Taxibewilligung, im Kanton Basel-Stadt Kundschaft auf Bestellung abholen und bei Beförderung von Kundschaft in den Kanton auf dem Rückweg auch Kundschaft auf Begehren hin mitnehmen.

§ 2 Abs. 4

Unternehmen, welche gewerbsmässige Personentransporte ohne eine Bewilligung gemäss § 2 Abs. 1 anbieten, dürfen nebst der Beschriftung der Fahrzeuge (vgl. oben § 2 Abs. 3) auch sich selbst nicht als Taxidienst bezeichnen. Dieses Verbot gilt für den Firmennamen, wie auch für jegliche an die Öffentlichkeit gerichtete Kommunikation wie Werbung oder Einträge in Firmenregistern, Telefonbüchern usw.

§ 2 Abs. 5

In Absatz 5 wird nochmals klargestellt, dass auch bewilligungsfreie gewerbsmässige Personentransporte dem Gesetz unterstehen, hingegen sind die an klassische Taxis gerichteten Pflichten in den Paragraphen 5 bis 10 auf diese Transportform nicht anwendbar. Diese Pflichten werden mit den in Abs. 2 genannten Informationspflichten ersetzt. Die weiteren Bestimmungen bleiben aber anwendbar, namentlich auch die Pflicht zur Führung einer Fahrtenkontrolle in § 11.

§ 2^{bis}

In § 2^{bis} wird das Binnenmarktgesetz insofern umgesetzt, als dass festgehalten wird, dass Inhaberinnen und Inhaber von ausserkantonalen, gleichwertigen Bewilligungen im Kanton Basel-Landschaft ohne zusätzliche Anforderungen als Taxi tätig sein dürfen. Damit wird die Bestimmung in § 4 Abs. 1 Bst. b überflüssig.

§ 4 Abs. 1 Bst. d

Mit der Streichung von § 4 Abs 1 Bst. d wird eine sinnvoll erscheinende Bereinigung umgesetzt. § 4 Abs. 1 Bst. d TaxiG BL schreibt als Voraussetzung für die Erteilung einer Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung vor, dass der erforderliche Raum oder private Abstellplatz für die Unterbringung oder das Abstellen der Fahrzeuge vorhanden ist. Damit sind nicht Standplätze für in Betrieb stehende Taxis gemeint, welche anderweitig geregelt sind (§ 8 TaxiG BL), sondern Parkplätze, auf welchen das Taxiunternehmen die nicht in Betrieb stehenden Fahrzeuge unterbringt. In der Praxis ist diese Bestimmung schwer umsetzbar: ein solcher Nachweis (Mietverträge o.ä.) wird im Bewilligungsverfahren zwar verlangt, aber es gibt keine späteren Kontrollen darüber. Letzteres nicht zuletzt deshalb, weil das öffentliche Interesse bzw. der Normzweck nicht wirklich evident sind: im Zeitalter der fast flächendeckenden „Laternenparkierreglemente“ (umfassende Parkraumbewirtschaftung) ist nicht zu befürchten, dass die Streichung dieser Bestimmung zu besonderen Problemen bezüglich öffentlicher Parkplätze führen könnte. Dies, weil unbewirtschaftete Parkplätze, die dauerhaft durch nicht in Betrieb stehende Taxis besetzt werden können, durch die umfassende Parkraumbewirtschaftung ohnehin nicht mehr zur Verfügung stehen. Das Bundesgericht hatte zwar in einem älteren Entscheid¹⁶ den in diesem Sinn lautenden § 6 Abs. 1 Bst. g des damaligen baselstädtischen Taxigesetzes gestützt, aber Basel-Stadt hat diese Bestimmung anlässlich der kürzlich erfolgten Revision des Taxigesetzes ebenfalls aufgehoben. Andere neuere Gesetze (Kantone Zürich und Genf) kennen ebenfalls keine solche Regelung. Es wäre einerseits innerkantonal im Vergleich zwischen basellandschaftlichen Taxis und anderen gewerbsmässigen Personentransportunternehmen in unserem Kanton stossend, wenn erstere dieser Verpflichtung unterstützen und letztere nicht; es wäre andererseits aber auch im Verhältnis zu ausserkantonalen Taxiunternehmen, welche keine solche Verpflichtung trifft, ein ungerechtfertigter Wettbewerbsnachteil für basellandschaftliche Taxiunternehmen. Deshalb wird in der Vorlage die ersatzlose Streichung von § 4 Abs. 1 Bst. d TaxiG beantragt.

§ 11

¹⁶ BGE 99 Ia 389; http://relevancy.bger.ch/php/clir/http/index.php?highlight_docid=atf%3A%2F%2F99-IA-389%3Ait&lang=it&type=show_document

Wie bei den Erläuterungen zu § 2 Abs. 5 erwähnt, gilt insbesondere die Pflicht zur Führung einer Fahrtenkontrolle künftig auch für Anbieterinnen und Anbieter von gewerbsmässigen Personentransporten, welche nicht über eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verfügen. § 11 wurde entsprechend angepasst, so ist in Abs. 1 nicht mehr von einer Kontrolle der «Taxifahrten», sondern von der Kontrolle von «Fahrten» die Rede. So ist sichergestellt, dass auch Anbieterinnen und Anbieter von Personentransporten ohne Bewilligung von der Bestimmung erfasst werden. Absatz 2 wurde dahingehend geändert, dass die Fahrtenkontrolle nicht mehr zwingend der verantwortlichen Person übergeben werden muss, da bei den bewilligungsfreien Anbieterinnen und Anbietern gar keine solche existiert. Stattdessen ist sicherzustellen, dass die Daten in der Unternehmung aufbewahrt werden, was schliesslich den Zweck der Bestimmung genau gleich erfüllt (die kontrollierenden Behörden sollen Zugang zu den Aufzeichnungen erhalten können). Explizit weiterhin nur für als Taxi bewilligte Unternehmungen gilt hingegen Absatz 3 der Bestimmung. Die Pflichten, welche das Gesetz hinsichtlich den angestellten Taxichauffeurinnen und Taxichauffeuren auferlegt (§ 4 Abs. 2 Bst. c und § 5 Abs. 2) gelten nur für bewilligte Anbieterinnen und Anbieter, weshalb für die Kontrolle dieser Pflichten ebenfalls nur die Unterlagen der bei diesen Unternehmen angestellten Fahrerinnen und Fahrer benötigt werden.

§ 14

Aufgrund der unter § 11 genannten Überlegungen muss auch § 14 Abs. 2 angepasst werden. Mittels dieser Bestimmung können Behörden den Vollzug sicherstellen, indem sie Dokumente wie die Fahrtenkontrolle, aber auch andere relevanten Unterlagen herausverlangen können. Da nun auch bewilligungsfreie Anbieterinnen und Anbieter von Personentransporten eine Fahrtenkontrolle führen und kontrolliert werden müssen, richtet sich die Bestimmung ebenfalls nicht mehr nur an «Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber», sondern neu an sämtliche Unternehmungen, auf welche das Gesetz anwendbar ist.

2.4. Umsetzung der Motion

Die Vorlage setzt die Motion um, indem sie klarstellt, dass es einerseits nach wie vor Taxis gibt, andererseits aber auch andere Arten von gewerblichen Personentransporten, und das Gesetz zwar beide regelt, aber nur erstere einer Bewilligungspflicht unterstellt. Für die konkrete Ausgestaltung dieser Präzisierung schlägt sie jedoch einen etwas anderen Weg vor als der Formulierungsvorschlag der Motion. Letzterer knüpft, wie das aktuelle Taxigesetz Basel-Stadt, an die Kennzeichnung als „Taxi“ an, ohne zu umschreiben was die spezifische Tätigkeit „Taxi“ umfasst bzw. was sie von anderen Personentransporten (Limousinen) unterscheidet. Die Vorlage hingegen umschreibt direkt, worin die Unterschiede zwischen Taxis und anderen Formen von gewerblichen Personentransporten liegen: erstere geniessen Privilegien bei der Nutzung des öffentlichen Raums (Standplätze, Busspuren, Fahrverbote) und dürfen Spontanfahrungen (ab Standplatz oder Strasse) ausführen, letzteren kommen diese Privilegien nicht zu und sie dürfen nur vorgängig bestellte Fahrten ausführen. Inhaltlich besteht keine Differenz zwischen dem Vorschlag der Motion und jenem der Vorlage, aber der Regierungsrat erachtet die Definition des Taxi-Begriffs im Gesetz als wichtig und konsequent.

2.5. Vollzug

Die Präzisierung des Taxigesetzes dahingehend, dass Anbieter und Anbieterinnen von Bestellfahrten, Limousinendiensten usw. von der Bewilligungspflicht ausgenommen werden, hat grundsätzlich keine Auswirkungen auf die Sicherheitsanforderungen, welche an sämtliche Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport und deren Fahrerinnen und Fahrer gestellt werden (vgl. Ziff. 2.2.2). In diesen Bereichen sind alle Fahrgäste weiterhin durch die Bundesgesetzgebung umfassend geschützt. Die Anforderungen der gesetzlichen Bestimmungen werden im Kanton Basel-Landschaft derzeit folgendermassen umgesetzt:

- Die Einhaltung der Vorschriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten (Fahrtschreiber) werden durch das Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA) bei mehreren Betrieben jährlich geprüft. Die Kontrollen orientieren sich ausschliesslich an den Angaben der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) über die Fahrzeuge, welche zum berufsmässigen Personentransport eingelöst sind und werden demnach bei den Fahrzeughaltenden durchgeführt, welche ein solches Fahrzeug besitzen. Die Pflichten der Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen betreffend Arbeits- und Ruhezeiten bestehen somit weiterhin. Auch der Vollzug erfolgt weiterhin auf die gleiche Art und Weise und wird auch bei Anbieterinnen und Anbietern von gewerbsmässigen Personentransporten, welche keine Taxihalterinnen oder Taxihalterbewilligung benötigen, erfolgen. Da das KIGA die notwendigen Angaben von der MFK bezieht, spielt für die Kontrolle keine Rolle, ob es sich um bewilligte Taxihalter und Taxihalterinnen oder nicht handelt. Die Änderung des Taxigesetzes hat auf die Vollzugspraxis des KIGA somit keinen Einfluss.
- Die MFK Basel-Landschaft trägt den Vermerk 'Berufsmässiger Personentransport' nur in den Fahrzeugausweis ein, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Dieser Eintrag ist weiterhin von allen Anbietern und Anbieterinnen von gewerbsmässigen Personentransporten einzuholen, unabhängig davon, ob diese als Taxi bewilligt sind oder nicht. Für die Erlangung des Eintrags sind zum einen die technischen Voraussetzungen, welche das Fahrzeug betreffen und zum anderen die auf die Halterin oder den Halter bezogenen Voraussetzungen zu erfüllen. Zur Erfüllung der technischen Anforderungen muss das Fahrzeug bei der Motorfahrzeug-Prüfstation (MFP) geprüft worden sein und der Fahrtschreiber-Prüfbericht muss vorliegen. Die Abnahme bei der MFP umfasst folgende Punkte: Fahrtschreiber und bei Taxis Taxameter, Kennlampe und Kleber mit Tarifangaben. Für den Eintrag 'Berufsmässiger Personentransport' bei der Verwendung des Fahrzeuges als Taxi ist die Vorlage der Taxihalter- oder Taxihalterinnenbewilligung erforderlich. Die Einlösung erfolgt auf die Firma gemäss Bewilligung. Der Eintrag 'Berufsmässiger Personentransport' bei der Verwendung des Fahrzeuges als Limousine / UBER-Fahrzeug erfolgt auf die Privatperson.

Sofern bei einem Fahrzeug der Eintrag 'Berufsmässiger Personentransport' im Feld 17 des Fahrzeugausweises eingetragen ist, wird das Vorführintervall 1-1-1 hinterlegt. Das bedeutet, dass das Fahrzeug jährlich vorzuführen ist. Falls dem Aufgebot keine Folge geleistet bzw. die Prüfung nicht abgeschlossen wird, wird dem Kunden bzw. der Kundin nach erneuter Aufforderung zur Vorführung eine Verfügung zugestellt. Bei ungenutztem Fristablauf der Verfügung wird die Polizei mit dem Einzug der Kontrollschilder und des Fahrzeugausweises beauftragt.

Aus den Vernehmlassungsantworten wird deutlich, dass dem künftigen Vollzug des Gesetzes eine hohe Bedeutung zugemessen wird. Insbesondere ist dabei sicherzustellen, dass auch bei den künftig bewilligungsfreien Anbieterinnen und Anbietern von Personentransporten eine konsequente Kontrolle über die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten wie auch über die Einhaltung der neuen Informationspflichten erfolgt. Damit soll erreicht werden, dass unabhängig vom Erfordernis einer Bewilligung die jeweiligen Anforderungen an die Anbieterinnen und Anbieter von Personentransporten eingehalten werden.

Der Vollzug wird in Zukunft zum einen weiterhin durch das KIGA und die MFK sichergestellt. Das KIGA wird punktuell Kontrollen über die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten vornehmen, und zwar bei bewilligten Taxiunternehmen wie auch bei Anbieterinnen und Anbietern von bewilligungsfreien Personentransporten. Dies ist mit den Daten der MFK über die Fahrzeuge, welche zum berufsmässigen Personen Transport zugelassen sind, auch in Zukunft möglich. Die MFK wird Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien gewerbsmässigen Personentransporten konsequent auf die Notwendigkeit der Zulassung des Fahrzeuges zum berufsmässigen Personentransport aufmerksam machen (Eintrag im Fahrzeugausweis). Insbesondere wird für diese Eintragung der

Prüfbericht des Fahrtschreibers verlangt, der bei allen Formen von berufsmässigem Personentransport vorhanden sein muss.

Zusätzlich wird die Sicherheitsdirektion, Fachbereich Bewilligungen, die Einhaltung der Pflichten des Taxigesetzes, insbesondere auch der Informationspflichten für bewilligungsfreie Anbieterinnen und Anbieter von Personentransporten überprüfen. Diese Überprüfung wird mit eigenen Stichproben und aufgrund von Hinweisen der Bevölkerung oder von Behörden durchgeführt. Weiter wird der Fachbereich Bewilligungen in Zukunft ebenfalls die Daten der MFK über diejenigen Fahrzeuge, welche für den berufsmässigen Personentransport registriert sind, abrufen können. Dies erlaubt dem Fachbereich festzustellen, ob ein Anbieter resp. eine Anbieterin von gewerbsmässigen Personentransporten entweder über eine Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung oder über einen Eintrag zum berufsmässigen Personentransport verfügt. Darauf gestützt werden ebenfalls eigene Stichproben vorgenommen und Hinweise aus der Bevölkerung verarbeitet. Dadurch, dass auch bewilligungsfreie gewerbsmässige Personentransporte grundsätzlich dem Gesetz unterstellt sind, bestehen bei Zuwiderhandlungen gegen die auferlegten Pflichten die gleichen Sanktionsmöglichkeiten wie für bewilligte Taxis (gem. § 16 f. TaxiG BL), mit Ausnahme des Bewilligungsentzugs.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Die jährlichen Gebührenumsätze im Taxibereich belaufen sich auf ca. CHF 35'000.–, was einen sehr geringen Teil der Gebühreneinnahmen (im Bewilligungswesen – inklusive Gastgewerbebereich betragen diese jährlich ca. CHF 750'000.–) ausmacht. Wenn aktuelle Taxihalterinnen und Taxihalter auf die Geschäftsvariante „Einsteigertaxi“ verzichten, etwa, weil sie bereits jetzt nur Fahrten auf Bestellung durchführen, entfällt für sie die Bewilligungs- und damit auch die Gebührenpflicht, was für den Kanton weniger Einnahmen, aber auch weniger Aufwand bedeutet. Gleichzeitig entsteht der Sicherheitsdirektion, Fachbereich Bewilligungen, durch die Durchführung vermehrter Kontrollen im Bereich bewilligungsfreier Personentransporte ein erhöhter Aufwand. Wie viele der aktuell etwas über 100 Taxibetriebe überhaupt auf die Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verzichten werden, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Die finanziellen Auswirkungen wären insgesamt jedenfalls geringfügig.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Die voraussichtlich geringen Mindereinnahmen werden im AFP 2021-2024 budgetiert.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Vorlage verlangt keine signifikanten Investitionen, weshalb keine Aussagen zur Wirtschaftlichkeit gemacht werden können. Finanzielle Risiken sind ebenfalls keine weiteren als der bereits erwähnte geringfügige Rückgang der Bewilligungseinnahmen absehbar.

2.7. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage am 20. März 2019 gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und festgestellt, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Wie unter dem Titel „Finanzielle Auswirkungen“ dargelegt, könnte die Änderung geringfügige Auswirkungen auf die Gebühreneinnahmen und den Bewilligungsaufwand haben. Für jene Betriebe, welche auf die Taxihalterinnen- resp. Taxihalterbewilligung verzichten und sich auf reine Bestellfahrten beschränken, entfallen die Gebühren gemäss Taxigesetzgebung (aktuell jährlich 200 Fr. Grundgebühr plus 50 Fr. pro Fahrzeug).

Auswirkungen auf die Gemeinden oder andere Behörden weist die Vorlage nicht auf.

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

2.9.1. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Der Sicherheitsdirektion sind bis zum Ablauf der Vernehmlassungsfrist gesamthaft 24 externe Stellungnahmen eingegangen. Diese lassen sich aufgrund des Inhaltes der Stellungnahmen in fünf Kategorien einteilen:

1. Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden sowie 12 einzelne Gemeinden (Waldenburg, Lausen, Ettingen, Hersberg, Allschwil, Bennwil, Bubendorf, Arboldswil, Hölstein, Bretzwil, Nenzlingen und Therwil) wie auch der Basellandschaftliche Anwaltsverband gaben keine materielle Stellungnahme ab, da die Revision sie nicht betreffe. Diejenigen Gemeinden, die bei einer Vernehmlassung oder Anhörung keine eigene Stellungnahme einreichen, schliessen sich jener des VBLG an. Somit gelten weitere 73 Gemeinden als der Rückmeldung des VBLG angeschlossen und geben keine materielle Stellungnahme ab.
2. Die Gemeinde Muttenz, die Firma UBER und die FDP begrüssen die Vorlage vorbehaltlos.
3. Die Grünen-Unabhängigen, die CVP, die SVP und die Wirtschaftskammer Baselland begrüssen die Vorlage im Grundsatz, haben aber in einzelnen Punkten Vorbehalte.
4. Der Gewerkschaftsbund Baselland (GBBL) und die SP lehnen die Vorlage in weiten Teilen ab.
5. Der Taxihalterverband beurteilt die Gesetzesvorlage differenziert (vgl. Ziff. 2.9.2.2).

2.9.2. Verbände

Nachfolgend nimmt der Regierungsrat Stellung zu den Einwendungen der Verbände, welche Vorbehalte angebracht oder eine ablehnende Haltung haben.

2.9.2.1 Gewerkschaftsbund Baselland

Der Gewerkschaftsbund Baselland (GBBL) lehnt gemäss seiner Vernehmlassung die Vorlage vollumfänglich ab. Begründet wird die Ablehnung damit, dass die Neudefinition des Taxigewerbes

schädige und Uber und ähnliche Firmen unterstütze, welche prekäre Beschäftigungsverhältnisse förderten. Weiter wird das Kriterium der «vorangegangenen Bestellung» als unklar kritisiert.

Stellungnahme des Regierungsrats

Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen festzuhalten, dass mit der Vorlage keinesfalls das klassische Taxigewerbe benachteiligt werden soll. Die Vorlage schafft vielmehr eine Definition, wo bislang keine war. Ob für Uber und ähnliche Firmen mit der heutigen Gesetzgebung eine Bewilligungspflicht besteht, ist nämlich mehr als umstritten und es gibt auch gute Argumente für den Standpunkt, dass Uber und ähnliche Anbieter bereits heute schon im Kanton Basel-Landschaft bewilligungsfrei sind. Mit der Vorlage wird die Frage geklärt und eine klare Differenzierung geschaffen, wobei weiterhin beide Formen von Personentransporten bezüglich Sicherheit der Fahrzeuge und Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer den gleichen bundesrechtlichen Regelungen unterliegen. Die Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Personentransporten müssen in Zukunft die Informationspflicht an die Kundschaft vorgängig erfüllen, während die klassischen Taxis diese mit den Vorgaben des Taxigesetzes und der damit einhergehenden Bewilligungspflicht erfüllen müssen (Taxiuhr, Anschreiben der Tarife usw.). Im Gegenzug kommt den klassischen Taxis das Privileg zu, sich als Taxi anzuschreiben und öffentliche Standplätze, Busspuren und ähnliches zu benutzen. Es handelt sich nach Meinung des Regierungsrates somit um eine ausgewogene Regelung und um eine Gleichbehandlung der beiden Transportformen, insofern alle Anbieterinnen und Anbieter von gewerbsmässigen Personentransporten auf die eine oder andere Weise ihre Kundschaft informieren müssen. Die Tabelle im Anhang schafft einen Überblick über die zukünftigen Pflichten und Rechte. Das allenfalls bestehende Problem der prekären Arbeitsverhältnisse kann hingegen nicht im Taxigesetz gelöst werden, welches als Gesetzeszweck den Schutz der Fahrgäste und das Aufrechterhalten der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit aufweist. Die Einwände des GBBL treffen insofern zu, als tatsächlich nicht abschliessend geklärt ist, ob UBER nun ein reines Vermittlungs- und Abrechnungssystem ist oder nicht doch eine Arbeitgeber-Rolle wahrnimmt. Es gibt in mehreren Ländern Entscheide oder hängige Verfahren in die eine oder andere Richtung; in der Schweiz besteht noch keine höchstrichterliche Klarheit¹⁷. Allerdings können diese arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen und damit in erster Linie bundesrechtlichen Fragen nicht in einem kantonalen Taxigesetz geregelt werden. Insofern weist die Frage "Vermittlungszentrale oder Arbeitgeber" auch keinen Zusammenhang auf mit der kantonalen Bewilligungspflicht oder, anders gesagt, kann letztere nichts beitragen zur Lösung ersterer Frage. Eine Ablehnung der Vorlage hätte denn auch keine Verbesserung der arbeitsrechtlichen Situation von Uber-Fahrerinnen und Fahrern zur Folge. Vielmehr würde die unklare Situation in Bezug auf Anbieterinnen und Anbieter von Bestellfahrten weiterbestehen. Die Kritik am Begriff der «vorangegangenen Bestellung» wurde vom Regierungsrat aufgenommen. Die Anforderung an eine vorangegangene Bestellung wird in der revidierten Vorlage klarer definiert und durch eine Verordnungsbestimmung ausgeführt. Ein Entwurf der Verordnungsbestimmung liegt zur Information bei. Zuständig zum Erlass der Verordnung ist der Regierungsrat. Der Entwurf der Verordnungsbestimmung bildet deshalb nicht Teil dieser Landratsvorlage.

2.9.2.2 Taxihalterverband Baselland

Der Taxihalterverband fordert in seiner ursprünglichen Stellungnahme, dass Anbieterinnen und Anbieter von Fahrten auf Bestellung zwar keiner Bewilligungspflicht mehr unterstehen sollen, dafür einer Meldepflicht. Zudem soll für diese Kategorie von Personentransporten eine Auswahl von Bestimmungen des Taxigesetzes weiterhin Geltung haben. Eventualiter seien nur die vorgeschlagenen Änderungen in § 4 TaxiG BL (Streichung Bst. b und d) vorzunehmen. Aufgrund dieser Stellungnahme führte die Sicherheitsdirektion am 1. Oktober 2019 eine Besprechung mit dem Taxihalterverband als zur Hauptsache betroffenem Berufsverband durch. Im Anschluss an diese Bespre-

¹⁷ Zum aktuellen Stand etwa: <https://www.srf.ch/news/schweiz/plattform-oekonomie-suva-bleibt-dabei-uber-ist-arbeitgeber>, <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/fahrdienstvermittler-prozess-dieses-urteil-waere-fuer-uber-sehr-unangenehm> und <https://www.tagblatt.ch/wirtschaft/auf-der-uberholspur-Id.1117675>

chung wurde die Vorlage mit einigen Präzisierungen ergänzt. In einer zweiten Stellungnahme hat der Taxihalterverband die vorgenommenen Anpassungen explizit begrüsst und als Entwicklungen in seinem Sinn angesehen.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat hält wie bereits ausgeführt fest, dass sämtliche bundesrechtlichen Anforderungen an Fahrzeugführende sowie Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport auch für künftig bewilligungsfreie Fahrzeuge weiterhin Geltung haben. Die auf Seite 4 der Vernehmlassungsantwort des Taxihalterverbands erwähnten (resp. als neuer § 2a Abs. 2 und 3 vorgeschlagenen) Regelungen betreffend der Ruhe- und Fahrzeitenkontrolle, der Versicherung, Zulassung und Registrierung der Fahrzeuge, der Führerausweiserfordernisse und der ärztlichen Kontrollen bleiben somit ohnehin für alle Kategorien von gewerbsmässigen Personentransporten bestehen. Ebenfalls müssen auch Anbieterinnen und Anbieter von künftig bewilligungsfreien Bestellfahrten über einen Fahrtschreiber verfügen. Es gibt in diesem Bereich keine abweichenden oder zusätzlichen kantonalen Bestimmungen, weshalb das Bundesrecht voll zum Zug kommt. Auf eine Wiederholung der bundesrechtlichen Bestimmungen wird verzichtet, da kein eigenständiger Regelungsbereich für die Kantone besteht und eine solche wiederholende Bestimmung auf Kantonsebene lediglich erörternden, aber keinen selbständigen Charakter hätte und deshalb nicht in ein Gesetz gehört. Die Forderung nach dem Verbot der Benützung von Standplätzen (§ 2a Abs. 4) und der unzulässigen Kundenwerbung (§ 2a Abs. 5 lit. c) durch Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Personentransporten erübrigt sich, da diese ohnehin nur Fahrten auf vorgängige Bestellung ausführen dürfen.

Die Bedenken des Taxihalterverbandes wurden in zweierlei Hinsicht aufgenommen. Zum einen wird ein besonderes Augenmerk auf den Vollzug der neuen Bestimmungen, insbesondere die Einhaltung der Pflichten von bewilligungsfreien Anbieterinnen und Anbietern von berufsmässigem Personentransport gerichtet. Der Sicherheitsdirektion, Fachbereich Bewilligungen, werden in Zukunft die Daten der MFK über den Eintrag «berufsmässiger Personentransport» zur Verfügung stehen. Gestützt darauf wird der Fachbereich Bewilligungen weiterhin die Übersicht über Taxihalterinnen und Taxihalter wie auch über die bewilligungsfreien Personentransporte haben und er wird aufgrund der Daten eigene Stichprobenkontrollen durchführen können. Die geforderte Meldepflicht ist damit gleichwertig umgesetzt, bzw. erübrigt sich, da über die MFK-Daten genau gleich der Bestand an für den berufsmässigen Personentransport zugelassenen Fahrzeugen erfasst wird und entsprechend für Kontrollen hinzugezogen werden kann.

Zum anderen wurde die Forderung, dass auch künftig bewilligungsfreie Anbieterinnen und Anbieter von Personentransporten eine Fahrtenkontrolle gemäss § 11 Taxigesetz durchführen müssen, aufgenommen (siehe § 2 Absatz 5 des Gesetzesentwurfs). Die Fahrtenkontrolle, welche gemäss den Vorgaben des Taxigesetzes auch in digitaler Form erfolgen kann, ist ein einfaches Instrument zum späteren Nachvollzug der erbrachten Fahrleistung und insbesondere auch ein zusätzlicher Schutz des Fahrgastes. Tauchen bei der Erbringung oder Abrechnung einer Fahrt Unregelmässigkeiten auf, ist mittels der Fahrtenkontrolle eine gewisse Kontrolle möglich. Auch die Kontrolle über die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften bedient sich der Fahrtenkontrollen. Da die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften auch für Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Fahrten gelten, ist es sinnvoll und angemessen, dass auch diese Anbieterinnen und Anbieter eine Fahrtenkontrolle durchführen müssen. In diesem Zusammenhang wurde in der Vorlage auch präzisiert, dass Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Personentransporten zwar von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind, aber dem Gesetz unterstehen. So wird klar, dass Verstösse gegen die Pflicht zur Führung einer Fahrtenkontrolle oder gegen die Informationspflicht entsprechend strafrechtlich (§ 17 Abs. 1 lit. b TaxiG BL) wie auch verwaltungsrechtlich (§ 16 Abs. 1 TaxiG BL) sanktioniert werden können.

2.9.2.3 Wirtschaftskammer Baselland

Die Wirtschaftskammer Baselland begrüsst die Klärung des Geltungsbereichs des Taxigesetzes, fordert die Regierung aber auf, durch gesetzliche Massnahmen sicherzustellen, dass die Anforderungen an die Sicherheit der Fahrerin, des Fahrers und des Fahrzeugs erfüllt werden.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat merkt dazu an, dass sämtliche technischen Anforderungen an die Fahrzeuge wie auch die Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer dem Bundesrecht entstammen. Das Bundesrecht wird auch für die Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Personentransporten weiterhin Geltung haben. Eine Übersichtstabelle im Anhang zeigt die zukünftigen Pflichten auf. Eine Wiederholung dieser Bestimmungen im kantonalen Recht wäre hingegen unüblich und unnötig, brächte dies doch keinen materiellen Mehrwert, würde aber das Risiko von Abgrenzungs- und Kompetenzproblemen bergen. Mit der Präzisierung der Informationspflicht für die Kunden bewilligungsfreier Personentransporte wird zudem der Schutz dieser Kundschaft wie gefordert gewährleistet.

2.9.3. Politische Parteien

Nachfolgend nimmt der Regierungsrat Stellung zu den Einwendungen der politischen Parteien, welche Vorbehalte angebracht oder eine ablehnende Haltung haben.

2.9.3.1 CVP

Die CVP nimmt die vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich positiv auf, sieht aber im Erfordernis der vorgängigen Kundeninformation bei bewilligungsfreien Fahrten ein gesetzgeberisches Motiv, das nicht in ein Gesetz gehört. Weiter wird darauf hingewiesen, dass eine eindeutige Verankerung der ausschliesslichen Kennzeichnungserlaubnis für bewilligte Taxis im Gesetz fehlt.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat hat sich entschieden, die Anforderungen an die vorgängige Kundeninformation noch zu präzisieren und zu konkretisieren, da diese ein wichtiges Element der Vorlage ist und einen gewissen Schutz der Kundschaft von Anbieterinnen und Anbietern bewilligungsfreier Personentransporte sicherstellt (vgl. § 2 Abs. 2 Bst. b). Damit handelt es sich bei der Bestimmung nicht mehr nur um die reine Darstellung eines Motivs, sondern es werden konkrete Anforderungen an die Anbieter und Anbieterinnen bewilligungsfreier Personentransporte hinsichtlich der Information der Kundschaft gestellt. Die zweite Forderung der CVP nach einer Präzisierung, wonach nicht bewilligungspflichtige Personentransporte auch nicht als Taxi gekennzeichnet werden dürfen, wurde mit Erstellung der neuen § 2 Abs. 3 und 4 umgesetzt.

2.9.3.2 Grüne-Unabhängige

Die Grünen-Unabhängigen sind mit der Stossrichtung der Vorlage ebenfalls grundsätzlich einverstanden, merken aber in allgemeiner Weise an, dass den Nutzern des bewilligungsfreien Angebots weiterhin ein präventiver Rechtsschutz zukommen sollte.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat stellt dazu fest, dass ein Schutz auch für die Kundschaft von bewilligungsfreien Personentransportern weiterhin gegeben ist. Fahrgäste von bewilligungsfreien Personentransporten können sich vorgängig sowohl über die Konditionen der Fahrt, als auch über das Transportunternehmen und die Fahrerin und den Fahrer informieren. Zudem gelten auch für diese Transportform sämtliche Anforderungen der Bundesgesetzgebung an die Fähigkeiten der Fahrzeugführenden und den Zustand der Fahrzeuge. Der Hinweis der Grünen-Unabhängigen wird insofern aufgenommen, als dass die genannten Informationspflichten der bewilligungsfreien Anbieterinnen und

Anbieter von Personentransporten stark präzisiert und über eine entsprechende Verordnungsbestimmung auch konkretisiert werden sollen.

2.9.3.3 SP

Die SP sieht gemäss ihrer Stellungnahme keinen Grund, eine Unterscheidung zwischen klassischen Taxis und Anbieterinnen resp. Anbietern von Bestellaufträgen hinsichtlich dem Schutz der Kunden zu machen und fordert entsprechend, dass beide Personentransportformen unter das Taxigesetz fallen. Weiter verlangt die SP die Beibehaltung von § 4 Abs. 1 Bst. b. welcher als Voraussetzung für eine Bewilligungserteilung festlegt, dass ein Geschäftssitz im Kanton Basel-Landschaft oder eine Taxihalter- resp. Taxihalterinnenbewilligung aus einem anderen Kanton vorliegen muss. Zu guter Letzt wird vorgeschlagen, die Regelung von § 6 Abs. 2 Taxigesetz dahingehend zu ändern, dass Adresse und Telefonnummer des Taxibetriebs nicht mehr im Fahrzeug angebracht und die Tarife nicht mehr zwingend im Inneren des Fahrzeugs angeschlagen werden müssen.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat sieht durchaus grosse Unterschiede zwischen der Schutzbedürftigkeit der Kundschaft von klassischen Taxiunternehmen und solchen, die lediglich Bestellaufträge anbieten. Bei klassischen Taxis, wo der Kunde oder die Kundin spontan einsteigt und keine Kenntnis über die Firma, den Fahrer oder die Fahrerin und die Tarife hat, wird bislang via Taxiuhr und Beschriftungsvorschriften sichergestellt, dass die Kundschaft über alle notwendigen Informationen verfügt. Die Kundschaft von Bestellaufträgen hingegen kann sich im Voraus ein Bild über die Konditionen, das Unternehmen, die Fahrerin oder den Fahrer und das Fahrzeug machen, da der Fahrt ein Bestellvorgang und der entsprechend notwendige Informationsaustausch vorausgeht. Die revidierte Vorlage stellt denn auch sicher, dass die benötigten Informationen zur Verfügung stehen. Die Bewilligungspflicht für die klassischen Taxis rechtfertigt sich also entsprechend damit, dass spontan einsteigende Fahrgäste abgesichert werden. Im Gegenzug dazu geniessen die bewilligten Taxis das «Privileg» sich als Taxis zu bezeichnen, im öffentlichen Raum auf Kundschaft zu warten und gegebenenfalls Busspuren und Fahrverbote zu befahren. Die Forderung wurde aber insofern aufgenommen, als auch bewilligungsfreie gewerbmässige Personentransporte weiterhin dem Gesetz unterstehen, aber von der Bewilligungspflicht und den Anforderungen an klassische Taxis ausgenommen sind. Hingegen haben sie die ihnen auferlegten Pflichten zu erfüllen und können entsprechend auch sanktioniert werden.

Die kritisierte Regelung in § 4 Abs. 1 Bst. b ist neu binnenmarktkonform ausgestaltet, indem an Inhaberinnen und Inhaber einer gleichwertigen ausserkantonalen Taxihalterinnen- oder Taxihalterbewilligung keine weiteren Anforderungen gestellt werden (§ 2^{bis}). Hingegen werden künftig auch Taxihalter und -halterinnen mit einem ausserkantonalen Geschäftssitz eine kantonale Bewilligung beantragen können. Die Beibehaltung der Geschäftssitzpflicht stünde im Widerspruch zum Binnenmarktgesetz und wäre auch sachlich kaum zu begründen.

Mit der vorgeschlagenen Änderung von § 6 Abs. 2 würde nach Meinung des Regierungsrats der Schutz der Fahrgäste unnötig geschwächt, da es für diese erschwert würde, die entsprechenden Informationen zu sehen. Insbesondere stünden bei Anschrift aussen am Fahrzeug die Tarifansätze während der Fahrt nicht mehr zur Verfügung und könnten vom Fahrgast entsprechend nicht kontrolliert werden. Der Regierungsrat lehnt daher die Änderung ab, zumal mit der Umsetzung dieser bestehenden Bestimmung keinerlei Probleme bekannt sind und alle bestehenden Taxis bereits entsprechend beschriftet sind.

2.9.3.4 SVP

Auch die SVP begrüsst die Vorlage grundsätzlich, kritisiert aber den Begriff der «ausreichenden Information» der Kundschaft von bewilligungsfreien Anbieterinnen und Anbietern als zu wenig präzise und verlangt dessen Streichung.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat ist dieser Forderung insofern nachgekommen, als dass der Begriff in Gesetzes- und Verordnungsentwurf präzisiert und verdeutlicht wurde. So bestehen nun klare Anforderungen an die Informationspflicht, ohne den Schutz der Kundschaft zu vernachlässigen.

2.9.4. Zusätzliche Erläuterungen

Binnenmarktgesetz

Präzisiert werden an dieser Stelle die Ausführungen zu den Anforderungen des Binnenmarktgesetzes. Aus verschiedenen Vernehmlassungen geht hervor, dass die Anforderungen des Binnenmarktgesetzes hinsichtlich des Konflikts, der bei einer Unterstellung der Anbieterinnen und Anbieter von bewilligungsfreien Personentransporten unter die Bewilligungspflicht entstehen würde, unklar sind. Für den Taxibereich besteht eine klare Empfehlung der Wettbewerbskommission (Weko) zur Umsetzung des Binnenmarktgesetzes¹⁸:

- Ein ortsfremdes, jedoch am angestammten Ort rechtmässig bestehendes Taxiunternehmen darf Kunden und Kundinnen ausserhalb des Herkunftsorts an einem beliebigen Zielort absetzen und auf dem Rückweg neue Kundschaft mit Fahrziel ausserhalb des Zielortes aufnehmen. Zudem darf es auf Bestellung hin Kunden an einem beliebigen Ort aufnehmen und zu einem beliebigen Zielort transportieren.
- Zusatzbewilligungen für Auswärtige sind für spontane Transporte innerhalb der Gemeinde / des Kantons und für Fahrten ab öffentlichen Standplätzen erlaubt.

Das Bundesgesetz über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, SR 943.02) hat zum Zweck, den freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt zu gewähren (Art. 1 Abs. 1). Damit kommt jeder Person das Recht zu, Waren und Dienstleistungen im gesamten Gebiet der Schweiz anzubieten, soweit die Ausübung der betreffenden Erwerbstätigkeit im Herkunftskanton oder in der Herkunftsgemeinde zulässig ist (Art. 2 Abs. 1). Vor diesem Hintergrund dürften die Voraussetzungen des Binnenmarktgesetzes analog zu den Taxis auch für andere Formen von gewerbsmässigen Personentransporten gelten.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass eine Limousine, ein UBER oder ähnliches Fahrzeug zum gewerbsmässigen Personentransport, welches in einem anderen Kanton rechtmässig fährt, dies auch im Kanton Basel-Landschaft ohne zusätzliche Bewilligung tun darf. Da in fast allen Kantonen oder Ortschaften keine Bewilligungspflicht für solche Personentransportformen existiert (siehe Tabelle im Anhang), wäre es auswärtigen Limousinen und UBER-Fahrerinnen und -fahrern zu erlauben, auch im Kanton Basel-Landschaft Fahrten auf Bestellung auszuführen, und zwar gemäss den Weko-Vorgaben unabhängig vom Fahrziel. Sollte man nun die kantonale Bewilligungspflicht auf Anbieterinnen und Anbieter reiner Bestellaufträge ausdehnen, wären Basellandschaftliche Transportunternehmen gegenüber der ausserkantonalen Konkurrenz im Nachteil, bräuchten sie doch eine Bewilligung, während auswärtige Unternehmen diese nicht bräuchten (sofern ihr Herkunftsort keine solche verlangt).

Funktionsweise UBER

Die teilweise vorgebrachte Argumentation, wonach UBER nichts anderes sei, als das Heranwinken eines Taxis auf offener Strasse (einfach mittels App) trifft nicht zu und kann wie folgt entkräftet werden: Nach Aufgabe einer Bestellung einer Fahrt in der Uber-App wird der Fahrgast sowohl über den Fahrpreis, wie auch über die Fahrerin resp. den Fahrer, seine Bewertung, das Fahrzeug und

¹⁸

https://www.weko.admin.ch/dam/weko/de/dokumente/2014/01/empfehlung_vom_27februar2012betreffendmarktzugangfueroersfremdet.pdf.download.pdf/empfehlung_vom_27februar2012betreffendmarktzugangfueroersfremdet.pdf

die Kennzeichennummer informiert. Nach Erhalt dieser Information steht es dem Fahrgast frei, die Bestellung zu stornieren (in den ersten 5 Minuten kostenlos, danach gegen eine Entschädigung). Ebenso kann der Fahrgast nach erfolgter Fahrt die Fahrerin resp. den Fahrer und das Fahrerlebnis bewerten. Gemäss Informationen von UBER werden ungenügend bewertete Fahrerinnen und Fahrer ermahnt oder ausgeschlossen.

2.10. Vorstösse des Landrats

Mit dieser Vorlage wird die Motion 2018/390 von Balz Stückelberger, FDP-Fraktion, eingereicht am 22.3.2018 und vom Landrat überwiesen am 14.6.2018: „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“ erfüllt und kann abgeschrieben werden.

3. Anträge

3.1. Beschlüsse

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat:

1. Die Änderung des Taxigesetzes vom 20.9.2012 (TaxiG) sei gemäss Beilage zu beschliessen.
2. Die Motion 2018/390 von Balz Stückelberger, FDP-Fraktion, eingereicht am 22.3.2018 und vom Landrat überwiesen am 14.6.2018: „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“ sei als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 5. November 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Gesetzesänderung
- Synopse
- Übersicht Verpflichtungen für Taxibetriebe und bewilligungsfreie gewerbmässige Personentransporte Kanton Basel-Landschaft
- Übersicht kantonale / städtische Taxigesetze
- Entwurf der Sicherheitsdirektion: Verordnung zum Taxigesetz (zur Information)

Landratsbeschluss

über

Änderung des Taxigesetzes

in Erfüllung der Motion 2018/390 von Balz Stückelberger, FDP-Fraktion, eingereicht am 22.3.2018 und vom Landrat überwiesen am 14.6.2018: „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Änderung des Taxigesetzes vom 20.9.2012 (TaxiG) wird gemäss Beilage beschlossen.
2. Ziffer 1 untersteht dem obligatorischen bzw. fakultativen Referendum gemäss §§ 30 und 31 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.
3. Die Motion 2018/390 „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“ wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: