Kanton Bern
Canton de Berne

# Vortrag

| | |
|---|---|
| Datum RR-Sitzung: | 18. Dezember 2024 |
| Direktion: | Sicherheitsdirektion |
| Geschäftsnummer: | 2023.SIDGS.558 |
| Klassifizierung: | Nicht klassifiziert |

## Gesetz über Taxis und Limousinendienste (TLG)

## Inhaltsverzeichnis


**1. Zusammenfassung ... 2**

**2. Ausgangslage ... 2**
2.1 Entstehung und Entwicklung der heutigen Rechtsgrundlagen im Kanton Bern ... 2
2.2 Übergeordnetes Recht ... 3
2.3 Überwiesene Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen» ... 5
2.4 Anliegen der Gemeinden ... 5

**3. Grundzüge der Neuregelung ... 6**

**4. Erlassform ... 6**

**5. Rechtsvergleich ... 7**
5.1 Kanton Zürich ... 7
5.2 Kanton Genf ... 7
5.3 Kanton Basel-Stadt ... 9
5.4 Kanton Basel-Land ... 9

**6. Umsetzung, geplante Evaluation des Vollzugs ... 9**

**7. Erläuterungen zu den Artikeln ... 10**

**8. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik (Rechtsetzungsprogramm) und anderen wichtigen Planungen ... 16**

**9. Finanzielle Auswirkungen ... 16**

**10. Personelle und organisatorische Auswirkungen ... 16**

**11. Auswirkungen auf die Gemeinden ... 16**

**12. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft ... 16**

**13. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens ... 17**

**14. Antrag ... 17**


06|02|D|v02

## 1. Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Gesetzesvorlage wird die vom Grossen Rat überwiesene Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen» umgesetzt. Die Vorlage basiert bezogen auf das Taxigewerbe mehrheitlich auf den bisherigen Regelungen im Gesetz über Handel und Gewerbe vom 4. November 1992 (HGG; BSG 930.1) sowie der Taxiverordnung vom 11. Januar 2012 (TaxiV; BSG 935.976.1) und nimmt punktuell Regelungsansätze aus dem Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen des Kantons Zürich vom 25. März 2019 (PTLG; LS 935.51) auf. Das Gesetz unterscheidet neu zwischen (bewilligungspflichtigen) Taxis und (meldepflichtigen) Limousinendiensten. Die Anforderungen an Taxis werden zudem reduziert, insbesondere durch den Verzicht auf die theoretische und praktische Eignungsprüfung.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Entstehung und Entwicklung der heutigen Rechtsgrundlagen im Kanton Bern

Bereits die Verordnung vom 4. Oktober 1957 über das Halten und Führen von Taxis (Motordroschken) in den Gemeinden ermächtigte die Gemeinden, innerhalb der Handels- und Gewerbefreiheit gewerbepolizeiliche Vorschriften über das Halten und Führen von Taxis zu erlassen. Die Verordnung stützte sich auf das alte Gewerbegesetz von 1849. Im Jahre 1969 wurde das Gewerbegesetz revidiert und dabei eine Bewilligungspflicht für Taxihalterinnen und -halter eingeführt. Regelung und Vollzug des Taxigewerbes war jedoch traditionell grundsätzlich immer noch Aufgabe der Gemeinden.

Im noch heute gültigen Gesetz über Handel und Gewerbe vom 4. November 1992 (HGG; BSG 930.1) wird die im Jahr 1969 eingeführte Bewilligungspflicht im Taxiwesen beibehalten. Artikel 2 HGG statuiert zwar, dass gewerbliche Tätigkeiten grundsätzlich ohne Bewilligung ausgeübt werden können. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b HGG führt jedoch namentlich das Halten und Führen von Taxis als bewilligungspflichtige Erwerbstätigkeit auf. Artikel 3 Absatz 2 HGG erlaubt für das Halten und Führen von Taxis nur Einheitsbewilligungen. Die früher vielerorts praktizierte Unterscheidung zwischen A- und B-Konzessionen (solche mit und ohne öffentliche Standplatzbenutzung) ist damit seit 1993 hinfällig. Artikel 8 HGG räumt sodann dem Regierungsrat die Kompetenz ein, ergänzende Bestimmungen auf Verordnungsstufe zu erlassen. Diese Kompetenz ist mit der Verordnung vom 3. November 1993 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; TaxiV) wahrgenommen worden. Die Verordnung wurde seither mehrfach revidiert. Am 11. Januar 2012 wurde vom Regierungsrat eine Totalrevision und am 8. September 2021 eine Teilrevision beschlossen. Da das Taxiwesen auf kantonaler Ebene nicht abschliessend geregelt ist, bleibt es den Gemeinden nach wie vor möglich, eigene Bestimmungen zu erlassen. Artikel 8 Absatz 2 TaxiV zählt einzelne kommunale Regelungskompetenzen in nicht abschliessender Weise auf. Unter anderem sind die Gemeinden ermächtigt, verbindliche Höchsttarife aufzustellen und weitere gewerbepolizeiliche Anforderungen an die Taxihalterinnen bzw. Taxihalter und Taxiführerinnen bzw. Taxiführer aufzustellen. Zahlreiche wesentliche materielle Bestimmungen zum Taxiwesen finden sich somit weiterhin im Gemeinderecht. Die bernischen Gemeinden haben in sehr unterschiedlicher Weise von ihrer Regelungskompetenz Gebrauch gemacht. Ausführlich legiferiert haben beispielsweise die Städte Bern, Biel, Langenthal und Thun sowie die Gemeinde Interlaken. Zahlreiche Gemeinden haben mangels Bedarfs gar kein Reglement erlassen. Am 1. April 2023 trat sodann die befristet bis am 31. März 2025 gültige Versuchsverordnung vom 8. März 2023 über die provisorische Taxiführerbewilligung (Taxi VV; BSG 935.976.2) – gültig auf dem Gebiet der Stadt Bern – in Kraft.

## 2.2 Übergeordnetes Recht

*Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) und Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11)*

Wer Personen regelmässig und gewerbsmässig befördert, braucht eine (vom Bund erteilte) Konzession (Art. 4 i.V.m. Art. 6 PBG und Art. 6 VPB) oder eine kantonale Bewilligung (Art. 7 PBG und Art. 7 VPB). Als regelmässig gilt die Personenbeförderung, wenn zwischen den gleichen Orten innerhalb von höchstens 15 Tagen mehr als zwei Fahrten durchgeführt werden, wobei Hin- und Rückfahrt als zwei Fahrten gelten (Art. 2 Abs. 1 Bst. a PBG und Art. 2 Abs. 1 VPB). Gewerbsmässig ist die Personenbeförderung, wenn eine Person entweder Reisende gegen Entgelt befördert, unabhängig davon, ob das Entgelt von den Reisenden oder Dritten bezahlt wird, oder Reisende kostenlos befördert, um damit einen geschäftlichen Vorteil zu erlangen (Art. 2 Abs. 1 Bst. b PBG). Als Entgelt gilt jede Art der Gegenleistung, insbesondere eine Geld- oder eine Naturalleistung (Art. 3 Abs. 1 VPB). Vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind gemäss Artikel 8 VPB insbesondere Fahrten mit nicht spurgeführten Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung nicht dazu bestimmt und geeignet sind, mehr als neun Personen, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers, zu befördern (Bst. a), die ausschliessliche Beförderung von Menschen mit Behinderungen (Bst. c) und alle übrigen Fahrten, die nicht unter Artikel 6 oder 7 VPB fallen (Bst. g). Eine Konzession (des Bundes) ist grundsätzlich für den Linienverkehr notwendig (Art. 6 VPB). Eine kantonale Bewilligung ist gemäss Artikel 7 VPB erforderlich für den Linienverkehr, den Bedarfsverkehr und linienverkehrsähnliche Fahrten, sofern keine Konzessionspflicht nach Artikel 6 besteht (Bst. a), Schülertransporte (Bst. b), Arbeitertransporte (Bst. c) und Fahrten, die von einem Nichttransportunternehmen oder auf dessen Rechnung oder Veranlassung ausschliesslich für seine Kundschaft, Mitglieder oder Besucherinnen und Besucher durchgeführt werden (Bst. d).

*Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; SR 744.10)*

Jedes Unternehmen, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene gewerbsmässige Personenbeförderung mit Motorfahrzeugen ausführt, die nach ihrem Bau und ihrer Ausrüstung geeignet und dazu bestimmt sind, ausser dem Lenker oder der Lenkerin mehr als acht Personen zu befördern, benötigt gestützt auf Artikel 2 Buchstabe a STUG eine vom Bund ausgestellte Zulassungsbewilligung (Lizenz). Vorbehalten bleibt das Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern, das nach den Artikeln 6–8 PBG erteilt wird (Art. 1 Abs. 2 STUG).

*Verordnung vom 15. Juni 2007 über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV; SR 741.521)*

Wer mit Motorwagen der Kategorie D oder der Unterkategorie D1 gewerbsmässige Personentransporte durchführen will, benötigt den Fähigkeitsausweis für den Personentransport (Art. 2 Abs. 1 CZV).

*Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51)*

Nach Artikel 25 VZV benötigt eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport, wer mit Fahrzeugen der Kategorie B oder C, der Unterkategorie B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F berufsmässig Personen transportieren will. Berufsmässige Personentransporte mit Elektro-Rikschas bedürfen auch dann keiner Bewilligung, wenn die Elektro-Rikschas mit einem Führerausweis der Kategorie B oder F geführt werden. Fahrzeuge nach Artikel 3 ARV 2 dürfen nur dann für

berufsmässige Personentransporte verwendet werden, wenn dies im Fahrzeugausweis vermerkt ist (Art. 80 VZV).

*Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221)*

Die ARV 1 gilt gemäss Artikel 3 Absatz 1 für die Führer und Führerinnen von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 t übersteigt (Bst. a) und zum Personentransport, die ausser dem Führersitz für eine Platzzahl von mehr als acht Personen zugelassen sind (Bst. b). In Artikel 4 ARV 1 werden diverse Ausnahmen aufgelistet. So gilt die ARV 1 im Binnenverkehr nicht für Führer und Führerinnen, die ausschliesslich Fahrten mit Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz ausführen (Abs. 2 Bst. a ARV 1).

*Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222)*

Die ARV 2 gilt für die Führer von leichten Motorwagen, schweren Personenwagen, Gesellschaftswagen mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz und von Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die für berufsmässige Personentransporte verwendet werden (Art. 3 Abs. 1 ARV 2). Gemäss Artikel 4 ARV 2 gilt sie nicht für Führer, die berufsmässige Personentransporte durchführen mit Fahrzeugen, die für ärztliche Aufgaben nach der Norm SN EN 178926 ausgerüstet sind (Krankenwagen; Bst. a), mit Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h (Bst. b), von Behinderten, Schülern oder Arbeitern (Bst. c), bei denen der Fahrpreis in anderen Leistungen eingerechnet ist und die Fahrstrecke nicht mehr als 50 km beträgt (Bst. d). Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einem Führer oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt (Art. 3 Abs. $1^{bis}$ ARV 2).

Die vom Geltungsbereich der ARV 1 und 2 erfassten Führer müssen die darin enthaltenen Vorschriften über Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit (Art. 5-12 ARV 2) einhalten. Zur Kontrolle dieser Vorschriften bzw. zur Abklärung von Unfällen müssen Fahrzeuge, deren Führer und Führerinnen der ARV 1 bzw. 2 unterstehen, mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein (Art. 100 Abs. 1 Bst. a und b Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS; SR 741.41]; vgl. auch Art. 13 ff. ARV 1 und Art. 14 Bst. a ARV 2).

*Verordnung vom 22. Dezember 1982 über den Vollzug der ARV 2 (Chauffeurverordnung; BSG 832.521)*

Im Kanton Bern sind die Kantonspolizei und die Stadt Bern zuständig für den Vollzug der meisten Bestimmungen der ARV 2 (Art. 2 und 4 f. Chauffeurverordnung). Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) ist für die Kontrolle des Einbaus der Fahrtenschreiben und für Administrativmassnahmen zuständig (Art. 3 Chauffeurverordnung). Zu den Aufgaben der Kantonspolizei gehört insbesondere die Erstellung eines Verzeichnisses gemäss Art. 31 Abs. 4 ARV 2 (Betriebe, die im Kanton ihren Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung haben und Fahrzeuge gemäss Art. 3 ARV 2 einsetzen) (Art. 4 Abs. 2 Bst. a Chauffeurverordnung).

## 2.3 Überwiesene Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen»

Die überparteiliche Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen» wurde mit 96 zu 51 Stimmen bei 2 Enthaltungen am 8. März 2023 vom Grossen Rat überwiesen. Es handelt sich somit um einen verbindlichen Umsetzungsauftrag an den Regierungsrat. Die Motion verlangt Folgendes:

1. Nebst den heute von der Taxiverordnung erfassten Fahrzeugen/Dienstleistungen bzw. Taxiführern sind auch andere Anbieter zur gewerbsmässigen Personenbeförderung zuzulassen, soweit sie sämtliche bundesrechtlichen Anforderungen an den gewerbsmässigen Personentransport erfüllen (z. B. Limousinen).
2. Die Schutzbedürfnisse und Interessen der Öffentlichkeit sind durch geeignete und erforderliche, marktverträgliche Massnahmen für die neu zugelassenen Anbieter zu gewährleisten (Meldepflicht).
3. Den Gemeinden steht es frei, die geltenden, über die Marktzulassung hinausgehenden Privilegien wie Taxistandplätze auf öffentlichem Grund oder spezielle Fahrspuren auch weiterhin den «traditionellen» Taxis gemäss heutiger Taxiverordnung vorzubehalten.

Der Wortlaut der Motion erweckt den Eindruck, dass Limousinendienste heute nicht zugelassen sind. Dies trifft allerdings nicht zu. Limousinendienste werden vom Markt nicht ausgeschlossen, sie werden aber gleich behandelt wie klassische Taxis, d.h. sie sind bewilligungspflichtig und es wird eine Halter- und Führerbewilligung verlangt. Aus der Begründung der Motion ergibt sich, dass die Motionäre dies nicht verkannt haben. Sie führten aus, der Kanton Bern habe eine der restriktivsten Taxiregulierungen der Schweiz und sicherlich die strengsten Rahmenbedingungen aller Deutschschweizer Kantone. Die Taxiverordnung gelte für alle gewerblichen Beförderungen einschliesslich Limousinen und nicht nur für «traditionelle» Taxis, die von bestimmten Privilegien profitierten. Damit seien traditionelle Limousinen-Anbieter, die beispielsweise mit Hotels, Restaurants oder Eventfirmen zusammenarbeiten, im Kanton Bern mit einigen sehr restriktiv geregelten Ausnahmen nicht vorgesehen. Die Erfahrungen aus anderen Kantonen wie beispielsweise Basel-Stadt, Baselland, Zürich oder Luzern zeigten, dass ein Mix aus Limousinen und Taxis – gerade auch seit dem Aufkommen digitaler Mobilitätsplattformen – den besten Mobilitätsmix ermögliche. Damit dies auch in Bern möglich sei, bedürfe die anwendbare rechtliche Grundlage zum Taxiwesen einer Klarstellung, dass sie nur für Fahrzeuge gelte, die als Taxis gekennzeichnet seien, oder für Beförderungsleistungen, die spontan erfolgten (z. B. durch Handzeichen oder indem jemand in ein Auto einsteigt, das an einem speziellen Taxistandplatz geparkt ist). Für die anderen Anbieter, welche die nationalen Anforderungen an den gewerbsmässigen Personentransport erfüllten, liessen sich separat gezielte Anforderungen definieren. Beispielsweise könne für Halter von Limousinen eine Meldepflicht bei den örtlichen oder kantonalen Polizeibehörden eingeführt werden. Vermieden werden sollten hingegen nicht mehr zeitgemässe Anforderungen aus der geltenden Taxiverordnung, die u. a. aufgrund der Nutzung moderner digitaler Technologien (zur Navigation, Buchung und Bezahlung) nicht mehr notwendig seien bzw. der reinen Marktabschottung dienten. Im Kanton Zürich werde in den kommenden Monaten ein neues kantonales Taxi- und Limousinen-Gesetz (PTLG) in diesem Sinn eingeführt.

## 2.4 Anliegen der Gemeinden

Mehrere kommunale Vollzugsbehörden befürchten, dass ein Entfallen der Bewilligungspflicht für Limousinendienste zu einem Zusammenbruch des Taximarktes und zu Qualitätseinbussen bei diesen Dienstleistungen führen könnte. Es gäbe keine Behörden mehr, welche bei Reklamationen

Massnahmen gegen Führerinnen und Führer von Limousinen ergreifen könnten. Die Bernische Ortspolizeivereinigung (BOV) und der Verband Bernischer Gemeinden (VBG), die in die Gesetzgebungsarbeiten einbezogen wurden, sind allerdings nicht gegen eine Meldepflicht für Limousinendienste bzw. gegen die Aufhebung der entsprechenden Bewilligungspflicht, zumal ihnen bewusst ist, dass es um eine Motion geht, die umzusetzen ist. In Bezug auf das Taxigewerbe befürworten sie insoweit eine Liberalisierung, als für die Erteilung einer Taxiführerbewilligung keine theoretischen und praktischen Eignungsprüfungen mehr verlangt werden. Sie begrüssen ausserdem die Pflicht der Taxihaltenden zum Abschluss einer Betriebshaftpflichtversicherung und die Voraussetzung, wonach Taxihaltende und -führende nachweisen müssen, dass sie bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sind oder über eine entsprechende Meldebescheinigung verfügen. BOV und VBG sprechen sich ausserdem für eine Wiedereinführung des «Provisoriums» bzw. des abgestuften Bewilligungsentzugs gemäss den früheren Regelungen der Stadt Bern aus.

## 3. Grundzüge der Neuregelung

Mit dem vorliegenden Gesetz wird die überwiesene Motion umgesetzt. Limousinendienste können damit inskünftig bewilligungsfrei erbracht werden. Die Regelungen zu den klassischen Taxis werden inhaltlich im Kern beibehalten. Die Bewilligungspflicht für das Halten und Führen von klassischen Taxis (Taxis mit Taxilampe) wird entsprechend beibehalten. Die geltenden Bestimmungen der TaxiV werden grösstenteils in das neue Gesetz überführt. Vereinzelt werden Anpassungen vorgenommen. So werden insbesondere die Eignungsprüfungen abgeschafft und neu von den Bewilligungsinhaberinnen und -inhabern verlangt, dass sie bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sind bzw. über eine Meldebescheinigung einer Ausgleichskasse verfügen. Aufgrund des Wegfalls der Eignungsprüfungen ist auch die Frage obsolet, ob die Bestimmungen der Taxi VV ins ordentliche Recht überführt werden sollen. Der berufsmässige Personentransport durch Limousinendienste soll keiner Bewilligungspflicht mehr unterliegen, sondern nur noch einer Meldepflicht. Fahrzeuge, mit welchen Limousinendienste erbracht werden, sollen mit einer kantonal einheitlichen Plakette gekennzeichnet sein. Mit ihnen dürfen nur Fahrten auf Bestellung ausgeführt werden. Das Warten auf Kundschaft auf Standplätzen sowie die Aufnahme und Beförderung von Kundschaft auf deren Zuruf/Handzeichen hin sind den Taxis vorbehalten. Dasselbe gilt für das Befahren von Bus-Fahrbahnen und Bus-Streifen. Der Vollzug der Taxigesetzgebung soll weiterhin den Gemeinden obliegen. Dies hat sich bewährt.

## 4. Erlassform

Wie der Regierungsrat bereits in seiner Antwort auf die überwiesene Motion ausgeführt hat, würde die Umsetzung der Motion eine bedeutende Änderung in der behördlichen Handhabung des Taxiwesens und auch im Taxigewerbe mit sich bringen. Das HGG unterschied bislang nicht zwischen Taxis und Limousinendiensten, sondern umfasste global den berufsmässigen Personentransport. Die Neuerung ist daher zwingend mit einer Gesetzesänderung umzusetzen. Verschiedene Kantone haben die Unterscheidung zwischen Taxis und Limousinendiensten in den vergangenen Jahren gesetzlich eingeführt (z.B. Kantone Genf und Zürich).

## 5. Rechtsvergleich

### 5.1 Kanton Zürich

Am 25. März 2019 beschloss der Zürcher Kantonsrat das Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen (PTLG). Nachdem dagegen das Referendum ergriffen worden war, nahm das Zürcher Stimmvolk das Gesetz in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 knapp (52.6%) an. Das Bundesgericht wies sodann eine gegen diverse Bestimmungen dieses neuen Gesetzes erhobene Beschwerde mit Urteil 2C_230/2020 vom 25. März 2021 ab. Seit dem 1. Januar 2024 ist das PTLG sowie die dazugehörige Ausführungsgesetzgebung in Kraft. Neu ist der Kanton für die Erteilung von Taxiausweisen und Taxifahrzeugbewilligungen zuständig. Davor war das Taxigewerbe kommunal geregelt. Nach der Definition in §2 sind Taxis Personenwagen für den berufsmässigen Personentransport, die über eine kantonale Bewilligung verfügen und mit einer Taxilampe gekennzeichnet sind. Eine Taxifachprüfung muss für die Erteilung des Taxiausweises nicht abgelegt werden (auch für die Erteilung einer kommunalen Standplatzbewilligung dürfen keine Ortskundekenntnisse verlangt werden; §5 Abs. 1). Erforderlich ist hingegen der Besitz einer Bewilligung bzw. des Führerausweises zum berufsmässigen Personentransport sowie Deutschkenntnisse auf dem Niveau B1. Zudem dürfen keine wiederholten Verfehlungen in den letzten fünf Jahren im Zusammenhang mit der Berufsausübung im Taxigewerbe (Verzeigungen/Verurteilungen) und keine Einträge im Strafregister vorliegen (§3). Limousinendienste unterstehen einer Meldepflicht (§15). Als Limousinen gelten Personenwagen zum Personentransport gegen Bezahlung, die der Direktion gemeldet (neben dem Fahrzeug müssen auch Anbieter und Fahrer gemeldet werden) und mit einer Plakette gekennzeichnet sind (§13). Vom Gesetz ausgenommen werden gemäss §1 Abs. 2 Behinderten-, Schüler-, Arbeiter- und Ambulanztransporte (Bst. a), Personentransporte mit Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Bst. b), Personentransporte, bei denen der Fahrpreis in anderen Leistungen eingerechnet ist und wenn die Fahrstrecke nicht mehr als 50 km beträgt (Bst. c), Mitfahrgelegenheiten, bei denen mitfahrende Personen höchstens den auf sie entfallenden Anteil an den Fahrzeugkosten decken (Bst. d). Die Vermittlung von Fahraufträgen mit Taxis oder Limousinen ist gemäss §16 nur erlaubt, wenn die Fahrerinnen oder Fahrer zum berufsmässigen Personentransport befugt sind. Es gibt ein kantonales Taxi- bzw. Limousinen-Register (§24) sowie eine Pflicht für Fahrerinnen und Fahrer zur Führung eines Fahrtenbuchs, sofern von Bundesrechts wegen keine Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibens besteht (§18).

### 5.2 Kanton Genf

Im Kanton Genf gilt seit dem 1. November 2022 das « loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur » (LTVTC) vom 28. Januar 2022. Für dessen Vollzug ist der Kanton bzw. das « département chargé de la régulation du commerce » zuständig (Art. 3 Abs. 1). Dem Gesetz unterstellt sind gemäss Art. 2 Abs. 1 « les chauffeurs de taxi », « les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur (VTC) », « les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique » und « les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique ». Für alle diese Tätigkeiten ist eine Bewilligung erforderlich. Das Gesetz findet keine Anwendung auf berufsmässige Personentransporte von Behinderten, Schülern, Gefangenen, Kranken und Verletzten gemäss Art. 4 Abs. 1 Bst. a ARV 2, Arbeitnehmer, Hilfskräfte oder Kunden eines Unternehmens, wenn die Beförderung von einem Fahrer erbracht wird, der bei dem genannten Unternehmen beschäftigt ist (Art. 2 Abs. 2). Als Taxi gilt: « une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre ré-

munération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit exclusif de faire usage de la dénomination « Taxi », notamment dans le cadre de sa publicité ». Als VTC gilt : « une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi ». Als « entreprises de transport » gelten : « toute personne physique ou morale qui : est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail […], ou met une ou plusieurs VTC à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants, ou est détentrice de plus d'une plaque d'immatriculation au sens des articles 12, alinéa 1, et 14, alinéa 1, de la présente loi ». Als « entreprise de diffusion de courses » gelten: « toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course ». Eine « carte professionnelle » erhalten Fahrer, die insbesondere das Diplom eines professionellen Taxifahrers oder eines « chauffeur de VTC » besitzen und bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sind oder über eine Meldebescheinigung verfügen, die von einer Ausgleichskasse ausgestellt wurde (Art. 7). Für den Erhalt eines Diploms muss eine theoretische und praktische Prüfung absolviert werden. Es werden insbesondere Ortskenntnisse sowie ausreichende Kenntnisse in Französisch und Englisch verlangt (Art. 8). Transportunternehmen erhalten eine Bewilligung, wenn der Antragsteller insbesondere eine « carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC » besitzt und die Voraussetzungen für dessen Ausstellung stets erfüllt. Zudem muss er einer Ausgleichskasse angeschlossen sein oder über eine von einer Ausgleichskasse ausgestellte Meldebescheinigung verfügen, sein gesamtes Personal muss gemeldet sein und der Antragsteller muss mit der Zahlung der ihm obliegenden Sozialversicherungsbeiträge auf dem Laufenden sein (Art. 10). Auch für die Erteilung einer Bewilligung als « Entreprises de diffusion de courses » ist (neben weiteren Voraussetzungen) erforderlich, dass die Unternehmung einer Ausgleichskasse angeschlossen ist oder über eine von einer Ausgleichskasse ausgestellte Meldebescheinigung verfügt, ihr gesamtes Personal gemeldet hat und mit der Zahlung der ihr obliegenden Sozialversicherungsbeiträge auf dem Laufenden ist. Es werden eine begrenzte Anzahl an Bewilligungen für den gesteigerten Gemeingebrauch ausgestellt (Art. 13). Taxis erhalten nur eine Plakette, wenn sie über eine solche Bewilligung verfügen (Art. 12). Auch VTC werden mit einer Plakette gekennzeichnet (Art. 14). Fahrzeuge zum gewerbsmässigen Personentransport (Taxi-, Fahr- oder Limousinendienste) müssen sodann schrittweise bestimmte Energieeffizienz-Standards erfüllen (ab 1. Juli 2030 keine $CO_2$-Emissionen mehr; Art. 18 Abs. 2). Diese Bestimmung ist gemäss BGer 2C_79/2023 vom 23. Februar 2024 rechtens. Gutgeheissen hat das Bundesgericht die Beschwerde im soeben erwähnten Verfahren jedoch namentlich in Bezug auf eine Bestimmung (Art. 26), welche dem Genfer Staatsrat die Kompetenz einräumen sollte, für Transportfahrzeuge mit Chauffeur (VTC) in als missbräuchlich erachteten Situationen Maximalpreise festlegen zu dürfen. Taxis müssen mit einer Taxilampe ausgerüstet sein (Art. 21). VTC bzw. Taxifahrzeuge, welche als VTC benutzt werden, dürfen keine solche Lampe haben und auch nicht als Taxi beschriftet sein (Art. 18 Abs. 3). Art. 4 hält unter dem Titel «Amtshilfe» fest, dass die Vollzugsbehörden und weitere Behörden wie die Ausgleichskassen sowie der Flughafen Genf zusammenarbeiten. Sie übermitteln einander Informationen und Dokumente, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

## 5.3 Kanton Basel-Stadt

Im Kanton Basel-Stadt gilt seit dem 1. Mai 2017 das Gesetz vom 3. Juni 2015 betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz). Als Taxi gilt ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe, der zum gewerbsmässigen Transport von Personen und Gütern ohne feste Linienführung und Fahrplan gegen ein in einer Tarifordnung festgelegtes Entgelt verwendet wird. Limousinendienste fallen somit nicht in den Anwendungsbereich des Taxigesetzes.

Fahrer, Taxihalter und Einsatzzentralen müssen über eine Bewilligung verfügen. Taxifahrer müssen im Kanton Basel-Stadt über Ortskenntnisse und Sprachkenntnisse verfügen. Das Taxigesetz wird von der Kantonspolizei vollzogen. Neben einer ausführlichen Taxiverordnung wurde zusätzlich ein Prüfungsreglement zum Taxigesetz erlassen.

## 5.4 Kanton Basel-Land

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt über ein Gesetz vom 20. September 2012 über den Betrieb von Taxis und anderen gewerbsmässigen Personentransporten (GTaP). Gemäss §2 Abs. 1 ist der gewerbsmässige Transport von Personen und/oder Gepäck bewilligungspflichtig, wenn diese aufgenommen werden (a) gegen Entgelt, (b) ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung, (c) von Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz und (d) ohne vorangegangene Bestellung, insbesondere an öffentlich zugänglichen Stellen (Strassen, Plätze, Standplätze). Keine Bewilligungspflicht besteht gemäss §2 Abs. 2, wenn (a) die Transporte ausschliesslich auf eine dem direkten Kontakt vorangehende Bestellung erfolgen und (b) die Kundschaft sich vorgängig ausreichend über die Unternehmung, die Fahrerin oder den Fahrer, das verwendete Fahrzeug und die Konditionen der Fahrt informieren kann.

Die Bewilligungspflicht gilt entsprechend nicht für Limousinendienste. Es gibt nur eine „Taxihalterbewilligung“, jedoch keine Bewilligung für Taxifahrer. Es sind weder Ortskenntnisse noch Sprachkenntnisse erforderlich. Gemäss §6 Abs. 3 muss jedes Taxi mit einer Taxilampe versehen sein. Zudem besteht eine Pflicht zur Führung einer Fahrtenkontrolle (§11). Der Vollzug des Taxigesetzes obliegt dem Kanton.

# 6. Umsetzung, geplante Evaluation des Vollzugs

Die Umsetzung und Anwendung des neuen Gesetzes bleibt grösstenteils wie bisher Sache der Gemeinden. Deren Zuständigkeit hat sich seit Jahrzehnten etabliert und bewährt und wird von keiner Seite in Frage gestellt. Die Evaluation findet durch verschiedene Mittel und auf verschiedenen Ebenen statt. Beispielsweise haben gewisse Gemeinden einen sog. Taxi-Rat eingesetzt, in welchem sich die Gewerbepolizei sowie das Taxigewerbe austauschen und Lösungen für konkrete Probleme suchen. Auch Rückmeldungsmöglichkeiten von Kundinnen und Kunden («Kummerbriefkasten» und Beschwerdetelefon) dienen der Evaluation. Kanton und Gemeindeverbände stehen zudem in einem regelmässigen Austausch.

## 7. Erläuterungen zu den Artikeln

*Abschnitt 1 Allgemeine Bestimmungen*

*Artikel 1 Geltungsbereich*

Der Geltungsbereich wird im Vergleich zur bisherigen TaxiV nicht wesentlich verändert. Die Kriterien «ohne feste Route und Fahrplan» gemäss Artikel 1 Absatz 2 TaxiV wurden nicht übernommen, weil der gewerbsmässige Personentransport mit fester Route und Fahrplan (Linienverkehr) bereits von Bundesrechts wegen eine Konzession bzw. Bewilligung erfordert (vgl. Art. 6 und 7 VPB), der Kanton in diesem Bereich somit gar keine Kompetenz zum Erlass von Vorschriften hat. Der Begriff «gewerbsmässiger Personentransport» wurde in der Praxis im Sinne des «berufsmässigen Personentransports» gemäss Artikel 3 Absatz 1$^{bis}$ ARV 2 verstanden. Der Geltungsbereich wird deshalb an die Anwendbarkeit der ARV 2 geknüpft. Da die Melde- und Plakettenpflicht für Limousinendienste gemäss Artikel 20 und 21 dazu dienen soll, dass die Einhaltung der Bestimmungen der ARV 2 besser kontrolliert werden kann, ist die Verknüpfung des Geltungsbereichs mit der Anwendbarkeit der ARV 2 die logische Folge. Entsprechend werden auch keine zusätzlichen Ausnahmen definiert. Die bisherigen Ausnahmen gemäss Artikel 1 Absätze 3 und 4 TaxiV werden grundsätzlich von den Ausnahmen gemäss Artikel 4 ARV 2 abgedeckt. Hoteltaxis fallen wohl fast immer unter die Ausnahme gemäss Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d ARV 2. Im Unterschied zur Regelung im Kanton Zürich werden Mitfahrgelegenheiten nicht als Ausnahme ins Gesetz aufgenommen, da diese in der Regel vom Geltungsbereich der ARV 2 gar nicht erfasst werden, weil sie keine berufsmässigen Fahrten darstellen. Vom Geltungsbereich nicht mehr erfasst werden Pferdekutschen und je nach technischer Ausstattung auch Fahrradrikschas. Sollten Gemeinden diesbezüglich eine Bewilligungspflicht oder andere Bestimmungen einführen wollen, so steht ihnen dies frei (vgl. Art. 17 Abs. 1 Bst. c).

*Artikel 2 Zuständigkeit*

Dieser Artikel entspricht mit einer Ergänzung dem bisherigen Artikel 2 der TaxiV. Neu ist der Vorbehalt betreffend die Zuständigkeit der kantonalen Stelle gemäss Artikel 20. Aufgrund des Wegfalls der Bewilligungspflicht für Limousinendienste entfallen diesbezüglich die Vollzugsaufgaben der Gemeinden. Diese sind somit nur noch für den Vollzug der Vorschriften betreffend Taxis zuständig, soweit gewisse Aufgaben nicht in die Zuständigkeit der Kantonspolizei fallen.

*Artikel 3 Vorbehalt des Bundesrechts*

Dieser Artikel entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 3 der TaxiV und ist rein deklaratorischer Natur.

*Abschnitt 2 Taxis*

*Unterabschnitt 2.1 Begriff*

*Artikel 4*

In diesem Artikel wird festgehalten, dass nur Motorfahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport, die mit einer Taxilampe gekennzeichnet sind, als Taxis gelten. Da die Taxihalterinnen und -halter sowie und Taxiführerinnen und -führer die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllen und für die Bewilligung Gebühren bezahlen müssen (vgl. Art. 5 und 22), sollen nur sie – und nicht auch die Limousinendienste – von gewissen Privilegien profitieren können (vgl. Abs. 2). Mit an-

deren Worten unterstellen sich Taxis freiwillig zusätzlichen Regeln und einer staatlichen Kontrolle, dafür kommen sie – im Gegensatz zu Limousinendiensten – in den Genuss verschiedener Privilegien. Sie dürfen gemäss Absatz 2 von den Gemeinden bezeichnete Standplätze benutzen, um auf Kundschaft zu warten (Taxistandplätze), entsprechend gekennzeichnete Durchfahrtsrechte wahrnehmen (Ausnahmen für Taxis von Durchfahrtsverboten) sowie Bus-Fahrbahnen und Bus-Streifen befahren, sofern die Signalisation oder eine Markierung dies vorsieht. Auch die Aufnahme und der Transport von Kundschaft auf deren Zuruf oder Handzeichen hin, ist den Taxis vorbehalten. Selbstverständlich können mit Taxis auch Auftragsfahrten auf Bestellung ausgeführt werden. Die in diesem Artikel beschriebenen Taxis entsprechen den in diesem Dokument mehrmals erwähnten «klassischen Taxis».

*Unterabschnitt 2.2 Bewilligung*

*Artikel 5 Bewilligungspflicht*

Dieser Artikel entspricht dem bisherigen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b HGG. Die Bewilligungspflicht soll für die klassischen Taxis (vgl. Art. 4) weiterbestehen.

*Artikel 6 Taxihalterbewilligung*

Dieser Artikel entspricht grösstenteils Artikel 4 TaxiV. Einzig die bisherige Voraussetzung, dass die gesuchstellende Person in geordneten finanziellen Verhältnissen leben muss (Art. 4 Abs. 2 Bst. e TaxiV), wurde nicht ins Gesetz übernommen. Neu ist hingegen, dass die gesuchstellende Person bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sein oder über eine Meldebescheinigung verfügen muss, die von einer Ausgleichskasse ausgestellt worden ist (Abs. 2 Bst. e). Diese Regelung bezweckt die Bekämpfung von Schwarzarbeit. Eine identische Norm kennt die Gesetzgebung im Kanton Genf (vgl. vorne Ziff. 5.2).

*Artikel 7 Taxiführerbewilligung*

Dieser Artikel entspricht weitestgehend Artikel 5 TaxiV. Neu ist Buchstabe e in Absatz 2. Dazu kann auf die Ausführungen zu Artikel 6 hiervor verwiesen werden. Buchstabe f in Absatz 2 (bisher Art. 5 Abs. 2 Bst. e TaxiV) wurde insoweit leicht angepasst, als nun klarer ist, dass die von Bundesrechts wegen erforderliche Bewilligung für den berufsmässigen Personentransport vorliegen muss. Abgeschafft wird das Erfordernis einer theoretischen und praktischen Eignungsprüfung. Das PTLG/ZH, an welchem sich das vorliegende Gesetzt orientiert, verlangt auch keine solche Prüfung. Im Zeitalter von Navigationsgeräten ist es abgesehen davon nicht mehr zeitgemäss, Ortskenntnisse zu verlangen.

*Artikel 8 Bewilligungsgesuch*

Dieser Artikel entspricht Artikel 6 TaxiV. Buchstabe c von Absatz 1 wurde an die aktuelle Rechtslage angepasst: Das ADMAS-Register heisst heute IVZ-Register. Neu müssen auch Nachweise für die Erfüllung der Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e eingereicht werden (vgl. Abs. 1 Bst. d).

*Artikel 9 Persönliche Anforderungen*

Dieser Artikel entspricht grossmehrheitlich Artikel 7 TaxiV, wobei in Absatz 1 Buchstabe d weggelassen wurde. Dafür wird in Buchstabe c – wie in den Buchstaben a und b – ein relevanter Zeitraum definiert («in den vergangenen drei Jahren»). In Buchstabe a wurde «oder in schwerwiegender Weise» eingefügt.

*Artikel 10 Persönliche Geltung und Geltungsdauer*

Dieser Artikel entspricht Artikel 8 TaxiV.

*Unterabschnitt 2.3 Pflichten*

*Artikel 11 Taxihalterinnen und Taxihalter*

Absatz 1 entspricht grundsätzlich den Absätzen 3 -4 von Artikel 10 TaxiV. Die Tarifbekanntgabe am Fahrzeugäusseren (Bst. a) erfährt keine Einschränkung mehr, da davon auszugehen ist, dass Taxis nicht nur Fahrten auf Bestellung hin ausführen, ansonsten würde es sich um Limousinendienste handeln. In Buchstabe b ist neu die Pflicht zur Ausstattung des Taxis mit einem gut lesbaren und den bundesrechtlichen Vorschriften entsprechenden Taxameter festgehalten. Damit der Fahrpreis fair berechnet werden kann, ist ein Taxameter (oder eine gleichwertige Technologie [vgl. Abs. 2]) erforderlich. Die Taxameterpflicht korrespondiert ausserdem mit der Preisbekanntgabe am Fahrzeugäussern. In der Praxis ist ein Taxi ohne Taxameter nicht denkbar. Die Regelung wurde wörtlich von § 4 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 PTLG/ZH übernommen. Buchstabe e soll für die Fahrgäste von Taxis insofern eine gewisse Sicherheit bieten, als sie gegen Schäden versichert sind, welche sie im Zusammenhang mit einer Taxifahrt erleiden. So sind beispielsweise auch ausländische Fahrgäste, welche möglicherweise in ihrem Heimat- oder Wohnsitzstaat über keine (obligatorische) Unfallversicherung verfügen, als Insassen des Taxis bei einem Unfall versichert. Gedeckt wäre auch ein vom Taxiführer oder von der Taxiführerin herbeigeführter Schaden am mittransportierten Gepäck durch unsorgfältige Behandlung.

*Artikel 12 Taxiführerinnen und Taxiführer*

Dieser Artikel entspricht weitestgehend den Absätzen 1-2 und 4 von Artikel 10 TaxiV. Es wurden lediglich geringfügige Anpassungen vorgenommen.

*Artikel 13 Transportpflicht und freie Taxiwahl*

Diese Regelungen gelten bereits in den meisten Gemeinden gestützt auf ihr kommunales Recht. Es macht Sinn, diese ins kantonale Recht zu überführen, damit diese im ganzen Kanton einheitlich gelten. Die Regelung stimmt mit § 9 PTLG/ZH überein.

Als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs sollen Taxis eine Fahrt nicht ablehnen dürfen, ausser in den im Gesetz aufgeführten Fällen. Unzumutbar ist eine Fahrt beispielsweise, wenn der Fahrgast stark alkoholisiert ist und eine Verunreinigung des Fahrzeugs droht. Das Taxi muss ausserdem für den vom Fahrgast gewünschten Transport geeignet sein (Anzahl Personen, Gepäck, etc.).

Die Regelung in Absatz 2 ist eine Selbstverständlichkeit und soll verhindern, dass Fahrgäste einen unnötig höheren Preis bezahlen. Der günstigste Weg ist in der Regel der kürzeste Weg. Dies ist jedoch nicht zwingend (beispielsweise bei blockierten Strassen oder Staus).

Die Wahlfreiheit korrespondiert mit der in der Schweiz geltenden Vertragsfreiheit. Den Fahrgästen soll beispielsweise nicht vorgeschrieben werden, dass sie am Bahnhof nur das in der Kolonne zuvorderst stehende Taxi benützen dürfen.

*Unterabschnitt 2.4 Verwaltungsmassnahmen und Beendigung*

*Artikel 14 Widerruf der Bewilligung*

Dieser Artikel entspricht Artikel 5 HGG. Weil das HGG für das Taxigewerbe keine Gültigkeit mehr haben wird, muss im vorliegenden Gesetz eine entsprechende Norm enthalten sein.

*Artikel 15 Entzug der Bewilligung*

Absatz 1 dieses Artikels entspricht in angepasster Form Artikel 6 HGG. Es kann auf die Ausführungen zu Artikel 14 verwiesen werden. In Absatz 2 wird die Möglichkeit einer Verwarnung kodifiziert für den Fall, dass ein Bewilligungsentzug aufgrund der Umstände des jeweiligen Einzelfalls nicht verhältnismässig sein sollte.

*Artikel 16 Erlöschen der Bewilligung*

Dieser Artikel entspricht Artikel 7 HGG. Im Übrigen kann auf die Ausführungen zu Artikel 14 verwiesen werden.

*Unterabschnitt 2.5 Ergänzendes Gemeinderecht*

*Artikel 17*

Dieser Artikel entspricht im Wesentlichen Artikel 11 TaxiV. Wie zu Artikel 1 bereits ausgeführt, soll den Gemeinden die Möglichkeit verbleiben, für Pferdekutschen und Fahrradrikschas, welche grundsätzlich nicht unter das vorliegende Gesetz fallen, selbständig Bestimmungen einzuführen.

*Unterabschnitt 2.6 Ausserkantonale Taxis*

*Artikel 18*

Diese Bestimmung stützt sich auf Art. 2 Abs. 3 i.V.m. Art. 4 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, BGBM; SR 943.02) und übernimmt die Empfehlung der Wettbewerbskommission (WEKO) vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste am Beispiel der Marktzugangsordnungen der Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie der Städte Zürich und Winterthur.

*Abschnitt 3 Limousinendienste*

*Artikel 19 Begriff*

Limousinendienste führen berufsmässige Personentransporte im Anwendungsbereich der ARV 2 mit Fahrzeugen aus, die nicht unter Abschnitt 2 fallen, d.h. keine Taxis sind, sprich über keine Taxilampe verfügen. Im Unterschied zur Regelung im Kanton Zürich soll die Melde- und Plakettenpflicht nicht bereits gelten, wenn für die Fahrt eine Bezahlung erfolgt (vgl. vorne Ziff. 5.1). Ansonsten müsste auch eine einmalige Fahrt gegen Bezahlung (auch bei geringer Höhe und wenn mit dem Entgelt bloss die Auslagen gedeckt werden) in einem Fahrtenbuch erfasst und dieses ein Jahr lang aufbewahrt werden. Ausserdem müsste vor der Fahrt eine Meldung erfolgen und eine Plakette am Fahrzeug angebracht werden. Die Regelung im Kanton Zürich wurde so formuliert, damit Fahrten des Anbieters UBER erfasst werden. Sind für einen UBER-Fahrer die Bestimmungen der ARV 2 nicht anwendbar, so ist es aus Sicht des Regierungsrates nicht erforderlich, für diesen Pflichten einzuführen, damit er bei einer allfälligen Kontrolle belegen kann, dass er

nicht den Bestimmungen der ARV 2 unterliegt (wenn keine Aufzeichnungen vorliegen, kann der betroffenen Person in der Regel auch keine Verletzung dieser Bestimmungen nachgewiesen werden). Die Schranke, damit die Bestimmungen der ARV 2 zur Anwendung kommen, dürfte jedoch bei praktisch allen UBER-Fahrern erreicht werden (ab zwei Fahrten innerhalb von 15 Tagen). Ab diesem Zeitpunkt wird von einem Limousinendienst gesprochen und es gelten die Melde- und Plakettenpflicht (vgl. Art. 20 und 21). Limousinendienste dürfen nur Fahrten auf Bestellung ausführen. Die Verwendung der Bezeichnung «Taxi» (physisch auf dem Fahrzeug noch sonst wo) oder einer Taxilampe ist ihnen untersagt (Abs. 2). Damit soll eine Irreführung der Kundinnen und Kunden vermieden werden. Das Warten auf Kundschaft auf Standplätzen sowie die Aufnahme und die Beförderung von Kundschaft auf deren Zuruf oder Handzeichen hin ist den Taxis vorbehalten (Abs. 3).

*Artikel 20 Meldepflicht*

Es ist vorgesehen, in der Ausführungsverordnung die Kantonspolizei (Fachstelle ARV) als zuständige Stelle des Kantons zu bezeichnen. Diese ist nämlich als ARV 2-Vollzugsstelle des Kantons auf die Meldungen bzw. die gemeldeten Informationen angewiesen, damit sie ihrer Aufgabe gemäss Artikel 31 Absatz 4 ARV 2 bzw. Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Chauffeurverordnung nachkommen kann.

*Artikel 21 Plakette*

Dieser Artikel orientiert sich an § 14 PTLG/ZH. Durch die Plakette soll es der Kantonspolizei Bern einfacher fallen, Fahrzeuge, welche den Bestimmungen der ARV 2 unterliegen, als solche zu erkennen und zu kontrollieren. Um Missbrauch zu verhindern, wird eine Plakette für ein bestimmtes Fahrzeug ausgestellt und lautet auf den Halter bzw. die Halterin. Die Plakette ist vom jeweiligen Fahrzeug zu entfernen, sobald das Fahrzeug dauerhaft für andere Zwecke verwendet wird (z.B. definitive Aufgabe der Tätigkeit als Limousinendienst).

*Abschnitt 4 Gebühren*

*Artikel 22*

Dieser Artikel stellt die Grundlage für die Gebührenerhebung dar. Die Höhe der Gebühren für die unterschiedlichen Leistungen müssen in separaten Erlassen festgelegt werden. Für die Leistungen der kantonalen Behörden erfolgt dies in der Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21). Es ist davon auszugehen, dass die kantonalen Gebühren maximal so hoch sein werden wie für die Ausstellung eines (Führer-)Ausweises bzw. die Bearbeitung einer Mutation durch das SVSA (vgl. Ziff. 3.1 Anhang 5B GebV). Im Kanton Zürich betragen die Gebühren für die Ausstellung der Plakette Fr. 40.00, für Registereinträge Fr. 30.00 und für die Ausstellung einer neuen Plakette bei Verlust, Diebstahl, Zerstörung oder Änderung während laufender Gültigkeitsdauer Fr. 20.00.». Die Gemeinden legen die Gebühren für die Handlungen ihrer Behörden eigenständig fest.

*Abschnitt 5 Strafbestimmungen*

*Artikel 23*

Wer eine bewilligungspflichtige Tätigkeit (Halten und Führen von Taxis; Art. 5) ausübt, obwohl er nicht im Besitz einer entsprechenden Bewilligung (Art. 6 bzw. 7) ist, macht sich strafbar. Zu denken ist nicht nur an Personen, welche ein Taxi ohne Taxiführerbewilligung führen, sondern auch an Personen, welche den Taxis vorbehaltene Tätigkeiten (vgl. Art. 19 Abs. 2 Bst. b Variante 2

[Verwendung Taxilampe] und Abs. 3) ausüben. Durch die unbefugte Verwendung des Begriffs «Taxi» (vgl. Art. 19 Abs. 2 Bst. b) wird nicht in jedem Fall der Tatbestand gemäss Artikel 23 Absatz 1 erfüllt (jemand führt nur Limousinendienste aus, schreibt jedoch auf seiner Webseite «Ihr Taxi in der Region X»). Deshalb wird ein Verstoss gegen Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe b in Artikel 23 Absatz 2 separat unter Strafe gestellt. Absatz 1 entspricht in Bezug auf die maximale Strafhöhe zwar nicht mehr Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a HGG (Busse von 50 bis 20'000 Franken). Der allgemeine Bussenrahmen gemäss Art. 106 Abs. 1 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (StGB; SR 311.0) von bis zu 10'000 Franken erscheint jedoch genügend.

In Absatz 2 wird bewusst von Ordnungsbusse gesprochen, da solche Bussen im Ordnungsbussenverfahren abgewickelt werden können sollen. Dazu wird die kantonale Ordnungsbussenverordnung vom 18. September 2002 (KOBV; BSG 324.1112) angepasst werden.

*Abschnitt 6 Ausführungsbestimmungen*

*Artikel 24*

Wie in einem Gesetz üblich, wird festgehalten, dass der Regierungsrat die zum Vollzug des Gesetzes notwendigen Ausführungsbestimmungen erlässt.

*Abschnitt 7 Übergangs- und Schlussbestimmungen*

*Artikel 25 Übergangsbestimmungen*

Gemäss Absatz 1 sollen hängige Gesuche nach Inkrafttreten des Gesetzes nach neuem Recht beurteilt werden. Dies insbesondere mit Blick auf den Wegfall der Eignungsprüfungen. In Bezug auf die neue Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e macht es Sinn, dass diese sofort zur Anwendung kommen. Die hängigen Gesuche müssen entsprechend ergänzt werden. Die bestehenden Bewilligungen sollen gemäss Absatz 2 bis zu deren Ablauf bzw. Erlöschen gültig bleiben und nur unter den bisherigen Voraussetzungen entzogen werden können. Die Nachweise gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e müssen somit erst mit dem Verlängerungsgesuch eingereicht werden. Die in Abschnitt 2.2 enthaltenen neuen Pflichten gelten hingegen unmittelbar ab Inkrafttreten des Gesetzes.

*Artikel 26 Inkrafttreten*

Der Regierungsrat bestimmt praxisgemäss den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

*Indirekte Änderung*

Wie bereits erwähnt, bedarf das HGG einer Anpassung. Die für Taxis und Limousinendienste massgeblichen gewerblichen Bestimmungen werden neu im TLG geregelt und nicht mehr im HGG.

## 8. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik (Rechtsetzungsprogramm) und anderen wichtigen Planungen

Das Gesetz steht im Einklang mit den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen. Mit der Liberalisierung im Taxigewerbe trägt der Kanton zur Vision «Der Kanton Bern erhöht seine Ressourcenstärke und Wirtschaftskraft» bei.

## 9. Finanzielle Auswirkungen

Das neue Gesetz hat nur geringfügige finanziellen Auswirkungen auf den Kanton. Meldungen von Limousinendiensten werden digital entgegengenommen und verarbeitet. Das soll mit einer einfachen technischen Lösung bewerkstelligt werden. Der Kanton wird zudem eine Plakette für Limousinendienste zur Verfügung stellen. Die Kosten dafür lassen sich heute noch nicht verlässlich beziffern. Sie werden jedoch über entsprechende Gebühren grundsätzlich gegenfinanziert sein (vgl. Art. 22).

## 10. Personelle und organisatorische Auswirkungen

Das neue Gesetz hat nur sehr geringe personelle oder organisatorische Auswirkungen. Schon heute führt die Kantonspolizei ein Verzeichnis der Betriebe, die im Kanton ihren Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung haben und Fahrzeuge nach Artikel 3 ARV 2 einsetzen. Sie führt eine Liste der jedem Betrieb abgegebenen Arbeitsbücher. Die Entgegennahme der Meldungen von Limousinendiensten gemäss Artikel 20 und die Abgabe bzw. Versendung der Plaketten gemäss Artikel 21 verursacht schätzungsweise einen Zusatzaufwand von 0.1 bis 0.2 FTE. Es ist vor allem mit einem gewissen Initialaufwand bei der Einführung des neuen Rechts zu rechnen. Mit der Zeit sollte sich der Aufwand in Grenzen halten.

## 11. Auswirkungen auf die Gemeinden

Die von diesem Gesetz hauptsächlich betroffenen Gemeinden, d.h. vor allem die Städte, gehen teilweise aufgrund von Gesprächen mit Taxiunternehmen davon aus, dass unter der Geltung des neuen Gesetzes weniger Personen eine Taxihalter- und Taxiführerbewilligung beantragen werden, weil sie zukünftig (insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen) nur noch Fahrten auf Bestellung (Limousinendienste) oder nur noch mit einer reduzierten Anzahl Taxis Dienstleistungen anbieten wollen. Sollte diese Annahme eintreffen und die Anzahl Taxis sowie Taxiführerinnen und -führer zurückgehen, würde dies bei den Gemeinden zu einer Reduktion des verwaltungsrechtlichen Aufwandes führen. Aufgrund des Wegfalls der Eignungsprüfungen wird sich der Aufwand bei den Gemeinden bereits spürbar reduzieren. In vielen kleinen und mittleren Gemeinden werden heute keine ortsbasierten Taxidienstleistungen angeboten. Für die Bevölkerung dieser Gemeinden ist das neue Gesetz eine Chance, dass künftig zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen in ihrer Nähe erbracht werden.

## 12. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Beurteilung anhand der Regulierungscheckliste hat ergeben, dass die Vorlage keine relevanten zusätzlichen Auswirkungen auf die administrative oder finanzielle Belastung von Unternehmen oder auf die Volkswirtschaft insgesamt hat. Im Gegenteil bringt der Erlass eine starke Dere-

gulierung im Bereich der Limousinendienste mit sich. Es anzunehmen, dass das Angebot an Limousinendiensten zunehmen wird. Einige kommunale Vollzugsbehörden befürchten, dass unter dem neuen Gesetz das «klassische» Taxi – jedenfalls ausserhalb der grossen Städte – früher oder später verschwinden wird. Ob dies eintreten wird oder nicht, ist nicht einfach abzuschätzen. Mit Blick auf andere Kantone ist eher nicht davon auszugehen, dass das Erbringen von klassischen Taxidienstleistungen in absehbarer Zeit vollständig verschwinden wird; dies jedenfalls in den grösseren Städten wie Bern, Biel und Thun nicht.

## 13. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

## 14. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, der Gesetzesvorlage zuzustimmen.