

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2423

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2423



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Argumentarium Taxigesetz aus Sicht Befürworter

offizieller Name Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG), Vorlage 5256b des Kantonsrates

Warum braucht es überhaupt ein kantonales Taxigesetz?

Bisher gab es im Kanton Zürich nur kommunale Regelungen über das Taxiwesen. In den letzten Jahrzehnten sind vor allem in den Agglomerationen die Gemeinden immer mehr zusammengewachsen, so dass die Grenzen kaum mehr erkennbar sind. Unterschiedliche Regelungen zwischen den Gemeinden sind so nicht mehr vermittelbar. Ausserdem verlangt das Binnenmarktgesetz des Bundes, dass allfällige innerkantonale Diskriminierungen beseitigt werden.

Deshalb unterstützte der Kantonsrat 2014 die Überweisung einer Motion im Kantonsrat, die ein erstmaliges Taxigesetz verlangte, das einheitliche Standards im Taxiwesen im ganzen Kantonsgebiet setzen sollte. Mit den erforderlichen Deutschkenntnissen (Niveau B1) werden im neuen Gesetz etwa qualitative Mindestanforderungen an die Fahrer*innen definiert.

Werden die Gemeinden mit dem kantonalen Gesetz nicht entmündigt?

Mit der Schaffung eines kantonalen Taxiausweises verlieren die Städte und Gemeinden sicher eine Domäne, nämlich eigene Taxiausweise nach eigenen Bedingungen ausgeben zu können. Doch ist es fraglich, ob die heutigen kommunalen Rechte die Anforderungen des Binnenmarktgesetzes erfüllen. In einem Rechtsstreit könnten die Gemeinden wegen Diskriminierung der innerkantonalen Mitbewerber unterliegen.

Den Städten und Gemeinden bleiben jedoch wichtige Kompetenzen, für die sie mit ihren Kenntnissen der örtlichen Begebenheiten auch prädestiniert sind:

- die Vergabe von Standplätzen für Taxis
- die Erteilung der Bewilligung für die Benützung von Busspuren oder das Befahren von Fussgängerzonen durch Taxis

Warum braucht es die Erweiterung des Geltungsbereichs auf Limousinendienste?

Das Taxiwesen hat sich in den letzten Jahren durch die Digitalisierung verändert. Neue Anbieter bieten Fahrten an, die über digitale Kanäle bestellt werden können. Sie bieten dabei eine taxiähnliche Dienstleistung an, teilweise auch mit Taxifahrern, die diese Fahrten als Zusatzerwerb machen. Diese neuen Anbieter halten sich teilweise nicht an die Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport. Auf Bundesebene hat vor allem der Status Arbeitnehmer oder selbständige Unternehmer zu reden gegeben und die daraus resultierende allfällige Sozialversicherungspflicht des Arbeitgebers. Diese Frage ist gerichtlich noch nicht entschieden (2018 hat das Sozialversicherungsgericht Zürich einen Pilotfall an die Suva zur Neuurteilung zurückgewiesen, 2019 hat das Arbeitsgericht Lausanne als erste Instanz in einem anderen Fall dem Fahrer Recht gegeben).

Anbieter wie Uber sagen zwar, sie bieten nur die digitale Vermittlungsplattform an, bei einer Fahrt käme ohne ihr Mitwirken ein Dienstleistungsvertrag zwischen Fahrer und Kunde zu Stande. Das Entschädigungssystem sowie auch weisungsähnliche Vorgaben an die Fahrer*innen von Uber weisen jedoch klar auf die Merkmale eines Arbeitgebers hin.

Aber auch auf kantonaler Ebene gibt es Handlungsbedarf. Die Kantone sind ja für den Vollzug der gesetzlichen Regelungen über den berufsmässigen Personentransport zuständig. Die Praxis der letzten Jahre hat gezeigt, dass Anbieter wie Uber Missbrauchspotential haben, vor allem bei Verletzung bestehender Arbeits- und Ruhezeitvorschriften oder mit Schwarzarbeit (auch mehr als 2 Fahrten pro 16 Tage bei nicht berufsmässigen Fahrern). Entsprechende Verzeigungen der Kantonspolizei sprechen da eine klare Sprache. So wurden zwischen 2015 und 2017 über 600 Uber-Fahrer gebüsst.

Sicher verhalten sich viele, vor allem alt eingesessene Limousinendienste absolut korrekt, diese haben auch nichts zu befürchten. Doch sollen keine Anbieter mit einem Sonderstatus privilegiert werden und die Fahrerinnen und Fahrer sollen geschützt werden. Schliesslich dient die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften auch der Sicherheit der Kundschaft.

Was für eine Regulierung sieht das neue Gesetz für Limousinendienste vor?

Im Vordergrund steht die Registrierungs- und Auskunftspflicht. Anbieter von Limousinen müssen ihre Fahrerinnen und Fahrer sowie die Fahrzeuge und deren Halter*innen beim Kanton als neue Meldestelle registrieren. Dafür erhalten sie für die Fahrzeuge eine Plakette (ähnlich wie die Autobahnvignette), damit die Fahrzeuge für Kunden und die Polizei als Kontrollorgan besser ersichtlich sind. Die Taxis sind ja mit der Taxilampe bereits heute auch auf Distanz gut sichtbar.

Bei Kontrollen müssen die Fahrer der Limousinen der Polizei Auskunft über die durchgeführten Fahrten geben, sei es mit einem Fahrtenschreiber wie bei Taxis oder mit einem manuell geführten Fahrtenbuch.

Nebst der Vereinfachung der Arbeit der Sicherheitsorgane hat die Registrierung der Limousinendienste auch Vorteile für die Kunden. Nur so besteht die Garantie, dass diese Fahrten als berufsmässiger Personentransport gelten und damit zwingend der Versicherungsschutz für Insassen erforderlich ist.

Wollen die Befürworter innovative, digitale Anbieter verhindern?

Nein, sicher nicht. Wir wollen ja auch keine Verbote. Was wir von der Kommissionsmehrheit im Kantonsrat vorgeschlagen haben, sind absolut verhältnismässige Regulierungen. Die Regulierungen sind ja nicht Selbstzweck, sondern stehen im Interesse gleich oder zumindest annähernd gleich langer Spiesse für alle Anbieter. Und sie verhindern ein Ausnehmen der Fahrer*innen (auf kantonaler Ebene vor allem bei der Arbeitszeit) und tragen zur Sicherheit für die Kundschaft bei.

Ist die im Gesetz vorgesehene Registrierungs- und Auskunftspflicht für Limousinendienste nicht ein Bürokratiemonster?

Das Schlagwort vom Bürokratiemonster ist absolut übertrieben und entbehrt jeder Grundlage. Die vorgeschlagene Registrierungs- und Auskunftspflicht gegenüber der Polizei sind absolut verhältnismässige Massnahmen, die für alle Anbieter absolut tragbar sind. Es sind in etwa die gleichen Pflichten, welche ein privater Fahrzeughalter und –lenker hat.

Die überwiesene Motion verlangte ja noch keinen Einbezug der Limousinendienste. Ist es in Ordnung, dass der Kantonsrat in seiner Vorlage über den ursprünglichen Auftrag der Motion hinausging?

Zum Zeitpunkt der Einreichung und auch der Überweisung der Motion im Kantonsrat waren Vermittlungsdienste wie Uber in der Schweiz noch kein Thema. Deshalb war dies auch nicht Gegenstand der Debatte bei der Überweisung der Motion im Kantonsrat. Seit 2014 hat sich die Digitalisierung weiter entwickelt und auch den Personentransport erfasst. Es ist Aufgabe der Politik, auf veränderte Rahmenbedingungen einzugehen und die in der Gesetzgebung auch zu berücksichtigen. Die Anträge für eine Erweiterung des Geltungsbereichs auf Limousinendienste haben im Kantonsrat eine Mehrheit gefunden. Die Gegner aus FDP, GLP, CVP und BDP haben dagegen das Behördenreferendum ergriffen und deshalb kommt es nun am 9. Februar 2020 zur Volksabstimmung. Das ist ein absolut demokratisches Vorgehen.

Ist eine kantonale Regelung für Limousinendienste nicht bundesrechtswidrig? Die Regelung des berufsmässigen Personenverkehrs ist doch Bundessache?

Nein. Auch wenn dies von Jurist*innen teilweise anders beurteilt wird. Die neue kantonale Regelung mischt sich nicht in Fragen ein, die bereits auf Bundesebene geregelt werden. Die verfassungsmässigen Vorgaben für eine Beschränkung der Wirtschaftsfreiheit (BV Art. 27) werden in der vorliegenden Vorlage beachtet:

- gesetzliche Grundlage

Mit dem vorliegenden Gesetz wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen.

- öffentliches Interesse

Wir sind klar der Meinung, dass hier ein öffentliches Interesse vorliegt und es dafür auch objektive Gründe gibt (z.B. Sicherheitsaspekte, welche die Verzeigungen der Kantonspolizei ans Licht brachten). Deshalb ist eine kantonale Regulierung, wie sie übrigens bereits GE und VD vorgenommen haben, legitim.

- Verhältnismässigkeit und Gleichbehandlung

Die neuen Vorschriften sind verhältnismässig und keine übertriebene Schikane. Ausserdem werden alle Anbieter der Limousinendienste gleichbehandelt.

Uber hat ja im August 2017 seinen Dienst Uber Pop zurückgezogen. Dieser sorgte ja vor allem für Probleme mit Verzeigungen durch die Polizei. Jetzt braucht es doch keine Regelungen für Limousinendienste mehr?

Doch. Auch andere Anbieter könnten wieder solche Dienste anbieten. Der Markt mit digitalen Fahrdienst Anbietern ist sehr dynamisch. Beispielsweise erwähnt sei der ambitionierte chinesische Fahrdienstvermittler-Gigant Didi, der bereits in verschiedenen asiatischen Ländern präsent ist und auch in Europa Fuss gefasst hat