

Vorlage an den Landrat

Änderung des Taxigesetzes

in Erfüllung der Motion 2018/390: „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“

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 dieses explizit nur für das Taxigewerbe gelten soll, nicht aber für andere Varianten von beruflichem Personentransport. Insbesondere sei unklar, ob alle Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen und Limousinen, welche die bundesrechtlichen Anforderungen gemäss der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen³ sowie der Verkehrszulassungsverordnung⁴ erfüllen, unter das kantonale Taxigesetz fallen oder ob es da Unterschiede gibt; das könne interkantonal zu Konflikten mit dem Binnenmarktgesetz führen. Die Vorlage präzisiert mittels einer entsprechenden Änderung des Taxigesetzes den Taxibegriff und stellt klar, für welche Tätigkeiten eine Taxibewilligung erforderlich ist und für welche nicht.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Bericht	3
2.1.	Motion 2018/390 von Balz Stückelberger, FDP-Fraktion „Taxigesetz: Geltungsbereich präzisieren“	3
2.2.	Erläuterungen	3
2.2.1.	<i>Grundsätze zum Taxigesetz</i>	3
2.2.2.	<i>Neue Fragestellungen durch „UBER“</i>	4
2.2.3.	<i>Revisionsentwurf des Taxigesetzes</i>	5
2.3.	Die Änderungen im Einzelnen	6
2.4.	Umsetzung der Motion	6
2.5.	Weitere Änderungen	7
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	7
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	7
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	7
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	8
2.10.	Vorstösse des Landrates	8
3.	Anträge	8
3.1.	Beschlüsse	8
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrates	8
4.	Anhang	8

¹ <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>

² Taxigesetz vom 20.09.2012, GS 37.1156, SGS 546

³ [ARV2](#), SR 822.222

⁴ [VZV](#), SR 741.51

2. Bericht

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

Diese Motion⁵, 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, SR 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 Führersitz" 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 Führer 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 Führersitz ist bewilligungspflichtig.

2.2. Erläuterungen

2.2.1. Grundsätze zum Taxigesetz

Wie in der Vorlage zur letzten Revision⁶ 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 angewiesen⁷. Diese Rahmenbedingungen müssen mittels gesetzlicher

⁵ <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>

⁶ 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>

⁷ BGE 99 Ia 389

Bestimmungen gewährleistet werden, d.h. mittels einer Bewilligungspflicht oder sogar einer Konzession. Mit der Reglementierung soll gewährleistet werden, dass einerseits, "prophylaktisch", die nötigen Voraussetzungen vor Betriebsaufnahme geklärt werden können und andererseits, "reaktiv", bei Verstössen Verwaltungsmassnahmen (Auflagen, Einschränkungen, wenn nötig bis hin zum Bewilligungsentzug) möglich sind. Beides zusammen stellt sicher, dass der Vertrauensvorschuss der Fahrgäste nicht ins Leere läuft. Dieser Schutz auf kantonaler Ebene ist umso wichtiger als auf Bundesebene Bestrebungen bestehen, die auf dieser Ebene bestehenden Sicherheitsvorkehrungen (Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV 2⁸, spezielle Führerprüfung⁹) zu lockern oder abzuschaffen. 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 Taxihalterbewilligung verzichtet werden kann. Mit anderen Worten: muss, wie gemäss geltendem Gesetz, der gesamte gewerbsmässige Personentransport dem Taxigesetz unterstellt sein, oder soll die Taxigesetzgebung lediglich für gewerbsmässige Fahrten mit Motorwagen, die ausdrücklich als Taxis gekennzeichnet sind, gelten ?

2.2.2. *Neue Fragestellungen durch „UBER“*

Das basellandschaftliche Taxigesetz wurde vor nicht allzu langer Zeit revidiert (in Kraft per 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 Dienstleistungserbringern 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 ohne Bewilligung für berufsmässigen Personentransport („Code 121“ im Fahrzeugausweis) als Fahrzeugführende für Personentransporte vermitteln lassen, was die Frage der Abgrenzung zwischen zulässigen einzelnen privaten Transporten und nicht zulässigen, regelmässigen und damit berufsmässigen Personentransporten aufwarf. Aktuell vermittelt UBER nur Fahrzeugführende, welche über den entsprechenden Ausweis für berufsmässige Personentransporte und entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge (Fahrtsschreiber) verfügen; dieses Angebot heisst UBERx.

Die UBER-Dienstleistung (UBERpop, UBERx und UBER) 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.

⁸ SR 822.222

⁹ SR 741.01

2.2.3. Revisionsentwurf des Taxigesetzes

Der Revisionsentwurf geht davon aus, dass sowohl der prophylaktische (Bewilligungserfordernis) als auch der reaktive (betriebliche Weisungen, Einschränkungen, Bewilligungsentzug) Rechtsgüterschutz in jenen Fällen nicht notwendig ist, wo der Kontakt zwischen Kunde und Transportunternehmen bzw. Person vorgängig angebahnt wird, d.h. nicht spontan an einem Taxistandplatz oder beim Herbeiwinken eines Taxis auf der Strasse („Einsteigertaxi“) erfolgt. In diesen Fällen 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 ausreichenden oder nicht zufriedenstellenden Informationen, darauf zu verzichten. Deshalb tritt in diesen Fällen die Notwendigkeit eines präventiven Rechtsschutzes und damit auch einer Bewilligungspflicht in den Hintergrund.

Auf welche Weise dieser Informationsvorlauf bzw. die vorgängige Geschäftsanbahnung erfolgt, ist nicht relevant; ausschlaggebend ist, dass die Information in einer ausreichenden Weise erfolgt, dass die Kundschaft ihren Entscheid treffen kann. Heute stehen dabei sicherlich Internet-basierte Kanäle im Vordergrund: Websites der Transportfirmen oder eben Plattformen wie UBER, welche nähere Beschreibungen und Bewertungen der Chauffeurinnen und Chauffeurs aufweisen und den voraussichtlichen Fahrpreis darstellen. Ebenfalls möglich und seit jeher üblich beispielsweise im Limousinen Service sind auch bestehende Vertragsbeziehungen, persönliche Empfehlungen u.a.m.

Allerdings bedeutet dies, dass Personen oder Betriebe ohne Taxibewilligung 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, dass Dienste ohne Taxibewilligung von den bewilligten Taxis klar unterscheidbar sind. Fahrzeuge, welche Transporte ohne Taxibewilligung erbringen, dürfen also nicht als Taxi gekennzeichnet sein; die Fahrgäste müssen sich im Klaren darüber sein, welche Taxis oder taxiähnlichen Fahrdienste behördlich kontrolliert werden und damit einen gewissen behördlichen Schutz bieten, und welche Dienste rein privatrechtlich erfolgen und nicht behördlich kontrolliert sind.

Eine Konsequenz dieser Differenzierung ist, dass den Betrieben ohne Taxibewilligung die den Taxis vorbehaltene Besonderheiten nicht zur Verfügung stehen: 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 Taxibewilligung dort (bzw. generell weder im öffentlichen Raum noch auf privaten Standplätzen) auf Spontankundschaft warten dürfen. Überlegungen betreffend die Mitbenützung von Busspuren finden sich in den Unterlagen zur als Postulat überwiesenen [Motion 2015/118](#) bzw. deren Beantwortung ([2016/418](#)): der Landrat wünscht grundsätzlich Lösungen, welche den konzessionierten 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).

Ebenfalls aufgehoben werden soll in diesem Kontext die Verpflichtung, dass Taxibetriebe für jedes ihrer Fahrzeuge einen Abstellplatz auf privatem Raum nachweisen müssen¹⁰. Näheres dazu wird in Ziff. 2.5 nachfolgend erörtert.

¹⁰ § 4 Abs. 1 lit. d Taxigesetz BL

2.3. Die Änderungen im Einzelnen

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

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 nur erstere regelt. Für die konkrete Ausgestaltung dieser Präzisierung schlägt sie jedoch einen anderen Weg vor als der Formulierungsvorschlag der Motion. Letzterer knüpft, wie das aktuelle Taxigesetz Basel-Stadt oder das soeben durch den Grossrat des Kantons Zürich verabschiedete neue Zürcher Taxigesetz, 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 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) und dürfen Spontanfahrten (ab Standplatz oder Strasse) aufnehmen, 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.

Neuere Gesetzgebungen in diesem Bereich gehen diese Fragestellung unterschiedlich an. So kommt in der letzten Revision des baselstädtischen Taxigesetzes das Stichwort „UBER“ nicht vor, aber der Geltungsbereich des Gesetzes wurde explizit auf Taxis beschränkt (§ 2: „*Ein Taxi im Sinne dieses Gesetzes ist ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe (...)*“)¹¹. In Zürich sah § 1 des regierungsrätlichen Entwurfs¹² eine ähnliche Regelung vor: „*Dieses Gesetz gilt für die Personenbeförderung mit Personenwagen, die als Taxi gekennzeichnet sind.*“, aber im Laufe der Beratung im Kantonsrat¹³ wurde der Geltungsbereich auf die Limousinen ausgeweitet („*Dieses Gesetz regelt die entgeltliche Personenbeförderung mit Taxis oder Limousinen*“), wobei die Taxis einer Bewilligungs-, aber die Limousinen lediglich einer Meldepflicht unterstehen (§§ 2 und 15 besagen grob gesagt, dass „Taxi = bewilligt und Taxilampe“ und „Limousine = gemeldet und Plakette“). Genf wiederum regelt sowohl Taxis als auch „voitures de transport avec chauffeur“¹⁴, mit unterschiedlichen Voraussetzungen, Rechten und Pflichten.

Die Vorlage verringert den Geltungsbereich des basellandschaftlichen Taxigesetzes, weil sie nur noch Taxidienstleistungen im engen Sinne regelt. Da die Bestelltransporte nicht mehr Gegenstand einer kantonalgesetzlichen Regelung sind, werden allfällige Fragen betreffend Binnenmarktgesetz für diesen Bereich damit gegenstandslos.

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

¹³ https://www.kantonsrat.zh.ch/media/25694/gesetzesfahne_taxigesetz.pdf

¹⁴ 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/rsq/f/rsq_h1_31.html

2.5. Weitere Änderungen

Bezüglich der übrigen Bestimmungen des Taxigesetzes besteht, wie in der regierungsrätlichen Antwort auf die Interpellation 2018/388 ausgeführt¹⁵, kein genereller Handlungsbedarf. Lediglich in einem Punkt erscheint aufgrund der Erfahrungen in der Praxis eine Bereinigung sinnvoll. § 4 Abs. 1 lit. d TaxiG BL schreibt als Voraussetzung für die Erteilung einer Taxibewilligung 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 lit. g des damaligen baselstädtischen Taxigesetzes gestützt, aber Basel-Stadt hat diese Bestimmung anlässlich der kürzlichen Revision des Taxigesetzes aufgehoben. Andere neuere Gesetze (Kantone Zürich und Genf) kennen ebenfalls keine solche Regelung. Es wäre einerseits innerkantonal im Vergleich zwischen BL-Taxis und anderen gewerbsmässigen Personentransportunternehmen in BL stossend, wenn erstere dieser Verpflichtung unterstünden und letztere nicht; es wäre andererseits aber auch im Verhältnis zu ausserkantonalen Taxiunternehmen, welche keine solche Verpflichtung trifft, ein ungerechtfertigter Wettbewerbsnachteil für BL-Taxiunternehmen. Deshalb streicht die Vorlage § 4 Abs. 1 lit. d TaxiG ersatzlos.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

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. Ob und wie viele der aktuell etwas über 100 Taxibetriebe diese Variante (Verzicht auf die Geschäftsvariante „Einsteigertaxi“) wählen werden, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Die finanziellen Auswirkungen sind insgesamt jedenfalls geringfügig.

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.

¹⁵ <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%3Fqid%3Dcaf30a9d7fd04b87bf13eed0a233ca5c>

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

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 Taxibewilligung verzichten und sich auf reine Bestelfahrten 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

Text

2.10. Vorstösse des Landrates

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.

3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrates

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung des folgenden Vorstosses mit entsprechender Begründung:

1. 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, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Gesetzesänderung

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 Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin: