

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 14. Januar 2015

35. Kantonales Taxigesetz (Konzept)

1. Auftrag

Mit Beschluss vom 24. Februar 2014 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat die Motion KR-Nr. 113/2013 betreffend Kantonale Regulierung für liberalisierten Taximarkt zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Die Motion verlangt die Erstellung einer Gesetzesvorlage für ein kantonales Taxigesetz durch den Regierungsrat, die das Taxiwesen in minimalster Form regeln und folgende Grundsätze enthalten soll:

- Freier Marktzugang basierend auf dem Binnenmarktgesetz.
- Der Kanton regelt grundsätzlich die rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen und die sicherheitsbezogenen Pflichten für das Taxigewerbe.
- Ein von der Branche bestimmtes Organ regelt grundsätzlich im Rahmen einer Selbstregulierung die qualitativen Zulassungsvoraussetzungen, die qualitätsbezogenen Pflichten, die Ausbildung und das Prüfungswesen für das Taxigewerbe.

Der Sicherstellung der Qualität wird ein hoher Stellenwert beigemessen.

Mit der kantonalen Regelung sollen eine höhere Qualität («Visitenkartenfunktion») der Taxidienstleistungen, eine Verbesserung der Umweltbilanz (weniger Einwegfahrten) und tiefere Preise erreicht werden.

2. Bundesrechtlicher Rahmen

Das Taxiwesen ist nicht bundesrechtlich geregelt und es besteht auch keine Bundeskompetenz (BGE 99 Ia 389 E 2a S. 391). Damit kommt den Kantonen gemäss Art. 3 der Bundesverfassung das Recht zu, diesen Bereich zu regulieren. Erlässt der Kanton keine Bestimmungen, so wie dies bisher im Kanton Zürich der Fall ist, liegt die Regulierungskompetenz bei den Gemeinden (Art. 83 Abs. 1 KV). Es gibt jedoch bundesrechtliche Bestimmungen, die gewisse Mindestvorgaben festlegen.

Der kantonalen Gesetzgebungskompetenz sind verfassungsrechtliche Grenzen gesetzt. Die in der Bundesverfassung garantierte Wirtschaftsfreiheit umfasst insbesondere die freie Wahl des Berufes sowie den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung (Art. 27 Abs. 2 BV). Der Errichtung von Berufszulassungsbeschränkungen werden dadurch Grenzen gesetzt. Eine Bewilligungs-

pflicht für Taxidienstleister lässt sich grundsätzlich mit der Wirtschaftsfreiheit vereinbaren, muss aber strengen Anforderungen genügen. Unzulässig sind wirtschaftspolitische oder standespolitische Massnahmen, die den freien Wettbewerb behindern, um gewisse Gewerbezweige oder Bewirtschaftungsformen zu sichern oder zu begünstigen. Aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip folgt, dass nicht Anforderungen gestellt werden dürfen, die sachlich zum Schutz von Polizeigütern nicht gerechtfertigt sind (BGE 125 I 335 ff.).

Im Sinne der bundesstaatlichen Funktion der Wirtschaftsfreiheit hat der Bund durch geeignete Massnahmen Mindestrahmenbedingungen für das Funktionieren des Wettbewerbs innerhalb der Schweiz zu schaffen. Das Binnenmarktgesetz konkretisiert das Ziel eines einheitlichen Schweizer Wirtschaftsraums. Seit dessen Inkrafttreten gilt der Grundsatz des freien Marktzugangs innerhalb der Schweiz. Dies gilt auf kommunaler und kantonaler Ebene. Regelungen, wonach ortsfremden Schweizer Dienstleistern der Marktzugang erschwert oder gar verwehrt wird, sind unzulässig. Ortsfremde Anbieterinnen und Anbieter dürfen nicht zum Schutz des ansässigen Gewerbes diskriminiert werden. Alle Personen mit Niederlassung oder Sitz in der Schweiz haben grundsätzlich freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt (Art. 1 f. BGBM). In der Praxis wird dem Binnenmarktgesetz unterschiedlich nachgelebt. Gerade in Bereichen wie dem Taxiwesen, die traditionell lokal verankert sind, konnte sich der im Binnenmarktgesetz verankerte liberale Gedanke noch nicht überall durchsetzen.

Im Bundesrecht gibt es sodann verschiedene, eher technische Bestimmungen, die sich direkt auf den Taxibetrieb auswirken. Von Bedeutung ist namentlich die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV), die eine Bewilligungspflicht zum berufsmässigen Personentransport vorsieht. Wer Taxi fahren oder in anderer Weise beruflich Personen transportieren will, muss eine entsprechende Prüfung ablegen.

3. Situation im Kanton Zürich

Im Kanton Zürich liegt die Regelungskompetenz gegenwärtig bei den Gemeinden. Die Regulierungsdichte ist sehr unterschiedlich. Während die Städte und grösseren Gemeinden seit Langem detaillierte Regelungen und Bewilligungsvorschriften kennen, sind Normen in ländlichen Gemeinden meist weniger streng oder fehlen überhaupt. Wo Taxiregelungen bestehen, ähneln sich diese jedoch hinsichtlich Systematik und Regelungsbereich stark. Viele Vorschriften sind indessen veraltet und widersprechen höherrangigem Recht.

Eine Umfrage bei den Gemeinden des Kantons hat ergeben, dass die Städte Zürich, Winterthur und Kloten ein kantonales Taxigesetz grundsätzlich begrüssen. Demgegenüber sieht der Gemeindepräsidentenverband keinen Handlungsbedarf und steht der Verabschiedung einer entsprechenden Vorlage ablehnend gegenüber. Einigkeit besteht in einzelnen Punkten. So wird von keiner Seite eine vollständige Liberalisierung befürwortet und die Prüfungspflicht für Taxifahrerinnen und -fahrer als Notwendigkeit betrachtet.

Tritt ein kantonales Gesetz in Kraft, geht dieses bestehenden kommunalen Regelungen vor. Im Kanton Zürich sind bei Weitem nicht alle Gemeinden betroffen. Den Gemeinden soll jedoch in jedem Fall ein Entscheidungsspielraum verbleiben, soweit die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen sind (z. B. öffentliche Taxistandplätze, Mitbenützung von Tram- und Busspuren). Der Übergang vom alten zum neuen Recht soll durch Übergangsbestimmungen abgedeckt werden. Festzuhalten ist, dass die Gemeinden ihre Bestimmungen unabhängig vom Erlass eines kantonalen Taxigesetzes an die übergeordneten bundesrechtlichen Vorgaben anpassen haben, soweit dies nicht bereits geschehen ist.

4. Taxiwesen im Allgemeinen

Eine allgemeine Umschreibung des Begriffs des Taxis gibt es nicht. Landläufig wird darunter ein von einer Berufsfahrerin oder einem Berufsfahrer gelenktes Auto verstanden, mit dem man sich (besonders innerhalb einer Stadt) gegen Entgelt, dessen Höhe mit einem Taxameter oder pauschal bestimmt wird, befördern lassen kann. In der Regel sind die Taxis farblich oder auf andere Art und Weise gekennzeichnet und verfügen über eine hoheitliche Zulassung. Da es sich dabei wie gesagt lediglich um eine landläufige und damit unverbindliche Umschreibung handelt, muss der Begriff des Taxis im Gesetz definiert werden. Er kann dabei enger oder weiter gefasst werden.

Das Taxiwesen verfügt über verschiedene branchentypische Eigenheiten, und Vergleiche zu anderen Wirtschaftszweigen sind deshalb nur begrenzt möglich. Ebenso sind die Erwartungen und Ansprüche der verschiedenen Akteure oft gegenläufig und lassen sich kaum in Einklang bringen. So stehen z. B. die hohen Erwartungen an die Dienstleistung dem Wunsch nach kostengünstiger Beförderung entgegen, der Anspruch auf gut ausgebildete Fahrerinnen und Fahrer verträgt sich nicht mit deren tiefen Einkommen und die Forderung nach Zulassungsbeschränkungen bzw. strenger Regulierung lässt sich nicht mit der Wirtschaftsfreiheit vereinbaren. Zu beachten ist auch, dass sich der Taximarkt nicht den gängigen Marktmechanismen entsprechend verhält, weil Taxifahre-

rinnen und -fahrer oft keine anderen beruflichen Optionen sehen und daher auch unter schlechten Bedingungen weiter fahren. In manchen Fällen ist Taxifahren auch ein Zusatzverdienst und nicht der Haupterwerb. Einigkeit besteht – vor allem in den urbanen Gegenden – darüber, dass Taxis eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen. Dementsprechend wird eine gewisse Qualität erwartet. Gerade in den grösseren Städten wird den Taxis eine «Visitenkartenfunktion» zugeschrieben. In der Schweiz bestehen seitens der Taxibranche seit Jahren Bestrebungen, Taxis offiziell als Teil des öffentlichen Verkehrs anzuerkennen und ihnen entsprechende Privilegien, wie die Benützung der Tram- und Busspuren, zuzugestehen. Die Städte und Gemeinden handhaben dies bisher unterschiedlich.

5. Taxis und Limousinen

Traditionell gibt es im Taxibereich einerseits Taxiunternehmen, die Taxifahrerinnen und -fahrer als Angestellte beschäftigen, wie auch selbstständige Taxifahrerinnen und -fahrer mit eigenem Fahrzeug. In beiden Fällen verfügen die Taxifahrerinnen und -fahrer über die Taxibewilligung. Taxiunternehmen benötigen häufig, aber nicht zwingend eine Betriebsbewilligung.

Limousinendienste bieten einen Mietwagen mit Fahrerin oder Fahrer an und unterscheiden sich von Taxidiensten, indem die Fahrten im Voraus beim Betriebsitz des Unternehmens gebucht werden und die Qualität der Fahrzeuge und die Preise eher in einem höheren Segment anzusiedeln sind. Die Abrechnung erfolgt durch Pauschalpreise und nicht über Taxameter. Limousinendienste unterstehen im Kanton Zürich in keiner Gemeinde den Taxivorschriften. Dies entspricht auch dem gesamtschweizerischen Normalfall und hat in der Vergangenheit zu keinen Problemen geführt. Vielfach bieten Taxihalterinnen und -halter neben Taxifahrten auch Limousinendienste an, d. h., dasselbe Fahrzeug ist teils als Taxi und teils als Limousine im Einsatz.

6. Klassische Taxizentralen

Unabhängig von der Frage, wer Halterin oder Halter des Taxifahrzeugs ist und wer auf wessen Rechnung fährt, ist die Geschäftsabwicklung zu betrachten. Sie kann auf verschiedene Weise erfolgen. In der «klassischen» Variante steigt man an einem Taxistand in ein wartendes Taxi, gibt das Fahrziel bekannt und lässt sich dorthin fahren.

Eine weitere Variante besteht darin, dass das Taxi an einen bestimmten Ort bestellt wird, um sich von dort an einen anderen Ort fahren zu lassen. Die Bestellung kann dabei direkt bei der Taxifahrerin oder beim Taxifahrer oder über einen Vermittlungsdienst erfolgen. Buchungen erfolgen traditionell per Telefon, bei einigen Unternehmen sind Buchungen inzwischen auch per Internet oder Smartphone-App durchführbar. Traditionell werden diese Vermittlungsdienste durch Taxizentralen wahrgenommen. Letztere sind in der Regel reine Dienstleistungsorganisationen ohne eigene Fahrerin oder eigenen Fahrer. Sie stellen eine Telefonzentrale mit 24-Stunden-Dienst, ein Funknetz und die technischen Apparate für die Taxis (einschliesslich Apparate zur Abrechnung mit Kreditkarten) zur Verfügung. Für den Anschluss bei einer Taxizentrale bezahlen die Taxifahrerinnen und -fahrer ein monatliches Entgelt für die Nutzung der Dienstleistungen, das in der Regel umsatzunabhängig festgelegt ist. Zum Grundbetrag kann ein flexibler fahrtenabhängiger Anteil dazukommen. Dem Vernehmen nach handelt es sich insgesamt um einen Betrag von rund Fr. 1000 pro Monat und Fahrzeug.

Bei der Abwicklung des Tagesgeschäfts wirkt die Zentrale lediglich als Vermittlerin zwischen den Kundinnen und den Kunden und den Taxifahrerinnen und -fahrern. Der Taxivertrag kommt allein zwischen den Taxifahrenden und dem Kunden zustande. Zwischen der Zentrale und der Kundin oder dem Kunden entsteht keine rechtliche Verbindung mit Bezug auf die Taxifahrt als solche. Dies hat unter anderem zur Folge, dass die Taxizentralen ohne ausdrückliche Regelung nicht vom Anwendungsbereich eines Taxigesetzes erfasst werden, weil sie keine Taxidienstleistungen im engeren Sinn anbieten.

7. Internetbasierte Plattformen zur Fahrtenvermittlung

Der Markteintritt des US-amerikanischen Smartphone-App-Unternehmens Uber hat europaweit für Aufsehen gesorgt. Unternehmen wie Uber betreiben keine physischen Zentralen, sondern stellen Apps für das Smartphone zur Verfügung, die zwischen Kundinnen und Kunden sowie Fahrerinnen und Fahrern Fahrten vermitteln. Die Bezahlung der Fahrt erfolgt elektronisch mittels zuvor registrierter Kreditkarte, bei anderen Programmen ist auch eine Barzahlung möglich. Die Nutzung der App ist für die Kundinnen und Kunden kostenlos. Wie erwähnt, haben inzwischen auch einige der etablierten Taxizentralen Bestellmöglichkeiten via App eingerichtet. Während diese jedoch einfach eine alternative Bestellmöglichkeit zum Telefon darstellen, unterscheiden sich die Angebote der neuen Marktteilnehmer in verschiedenen Punkten von her-

kömmlichen Modellen. Die Fahrerinnen und Fahrer treten als Entgelt für die Nutzung der App-Infrastruktur einen Prozentsatz des Fahrpreises an die Vermittlungsfirma ab; feste monatliche Gebühren fallen – im Gegensatz zum Anschluss an eine herkömmliche Zentrale – üblicherweise nicht an. Zwischen Fahrerinnen und Fahrer sowie Vermittlerin und Vermittler bestehen in der Regel keine Exklusivitätsvereinbarungen und keine fixen Einsatzzeiten. Nach der Fahrt kann ohne Aufwand eine eigene Bewertung abgegeben werden. Durch dieses System ist es für die Fahrerinnen und Fahrer wichtig, gute Dienstleistungen zu erbringen, da sich die Kundenbewertungen direkt auf den Umsatz auswirken.

Die Dienstleistungen von Uber unterscheiden sich im Bereich der Bestellfahrten kaum von denjenigen der Taxis. Allerdings haben sich auch die neuen Dienstleister an die bundesrechtlichen Vorgaben zu halten. Demnach müssen die Fahrerinnen und Fahrer über die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen und unterstehen der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrerinnen und Führern von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2). Die Fahrzeuge müssen mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet und für den berufsmässigen Personentransport eingelöst sein. Die Fahrerinnen und Fahrer benötigen jedoch keinen Taxiausweis und die Fahrzeuge haben keine Taxameter. Die Fahrpreise liegen rund einen Drittel unter den üblichen Taxipreisen. Die Preispolitik von Uber unterscheidet sich zudem von den gängigen Preismodellen, indem flexible und angebotsabhängige Preise angeboten werden. Insgesamt unterscheiden sich die neuen Angebote jedoch nicht grundsätzlich von den bestehenden Angeboten der klassischen Taxizentralen.

Uber war und ist auch Gegenstand von politischen Vorstössen. In der Weisung des Stadtrates von Zürich an den Gemeinderat vom 22. Oktober 2014 betreffend Neuerlass einer Taxiverordnung wurde eine Gleichsetzung der Limousinendienste mit den Taxidiensten auf kommunaler Ebene abgelehnt; unter anderem, weil Erstere nicht über das Recht verfügten, auf Taxistandplätzen auf Kundschaft zu warten, und weil es Letzteren freistehe, in das Limousinengeschäft zu diversifizieren. Im Kantonsrat Zürich ist derzeit eine Anfrage hängig, die Dienstleistungen auf der Grundlage neuer Technologien, wie sie Uber erbringt, betrifft. Abgeklärt werden sollen verschiedene rechtliche und praktische Fragen in diesem Bereich.

8. Grundsätzliche Überlegungen zum Erlass eines kantonalen Taxigesetzes

Die Motion verlangt, dass der Sicherstellung der Qualität ein hohes Gewicht beigemessen werden soll. Begründet wird dies mit einem über die Jahre schleichenden Qualitätsverlust. Namentlich erwähnt werden mangelnde Sprach- und Ortskenntnisse der Fahrerinnen und Fahrer, die Sauberkeit von Fahrzeugen, fehlende Kindersitze und die Verweigerung von Kurzfahrten. Die Qualität der Taxidienstleistung hängt von verschiedenen Faktoren ab: Taxifahrzeug, Serviceniveau, Abwicklung des Bestellvorgangs, Ausrüstung und Wartezeit. Allerdings kann die Gewichtung der verschiedenen Faktoren je nach Kundenprofil anders ausfallen. Kundinnen und Kunden mit eingeschränkter Mobilität, Touristinnen und Touristen, Geschäftsleute oder Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer haben je unterschiedliche Vorstellungen von Qualität. Ein Teil der Qualitätsunterschiede kann beseitigt werden, indem die Zulassungsvoraussetzungen für alle Anbieter im Kanton vereinheitlicht werden und kantonale Mindeststandards für die Taxifahrerinnen und -fahrer (Sprachkenntnisse und ein guter Leumund) festgelegt werden. Was jedoch die Sauberkeit von Fahrzeugen, die Höflichkeit der Taxifahrerinnen und Taxifahrer oder deren Kleidung angeht, so sind diese Qualitätsmerkmale kaum objektiv quantifizierbar. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es gewisse systemimmanente Faktoren gibt, die sich auf das Taxiwesen auswirken, ohne dass sie regulatorisch beeinflusst werden können. So hängt die Wahrnehmung des Taxigewerbes zu einem wesentlichen Teil von den Personen ab, die als Taxifahrerinnen und -fahrer arbeiten, wobei es in erster Linie um die persönliche Einstellung und die Dienstleistungsbereitschaft geht. Gerade in diesen Bereichen sind die regulatorischen Möglichkeiten jedoch begrenzt. Ein kantonales Taxigesetz kann folglich gewisse Verbesserungen bringen (vor allem in den Bereichen Transparenz, Marktzugang, Vereinheitlichung der Zulassungskriterien), es kann jedoch nicht alle in der Motion aufgeführten Probleme lösen.

Allgemein ist festzuhalten, dass nur jene Bereiche erfasst werden können, bei denen ein öffentliches Interesse an einer Regulierung besteht. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sind sodann jene Bereiche von der Regulierung auszunehmen, die besser der Selbstregulierung oder dem Markt überlassen werden. Mit Blick auf die Qualitätssicherung bieten sich beispielsweise freiwillige Qualitätslabel für Taxidienstleisterinnen und -dienstleister oder der vermehrte Einbezug von Kundenfeedbacks als Alternativen an.

9. Grobkonzept für ein Taxigesetz

9.1 Geltungsbereich und Ziele

Das Taxigesetz kann bezüglich Regulierungsumfang unterschiedlich ausgestaltet werden. Eine Möglichkeit wäre die Aufhebung sämtlicher Zulassungsbeschränkungen auf kantonaler Ebene (Liberalisierung). Taxifahrerinnen und -fahrer würden zur Berufsausübung einzig den Führerschein zum berufsmässigen Personentransport benötigen. Da die Taxis dem öffentlichen Verkehr nahe stehen, wird alternativ auch die Verstaatlichung und damit die Errichtung eines kantonalen Regalrechts diskutiert (Monopolisierung). Schliesslich kann der heutige Weg weiter geführt werden. Die verschiedenen Modelle haben je unterschiedliche Vor- und Nachteile. Die vollständige Liberalisierung und die Monopolisierung scheiden als Möglichkeiten aus, da sie die Ziele der Motion nicht erfüllen und kaum mehrheitsfähig wären. Einer Monopolisierung fehlt zudem die verfassungsrechtliche Grundlage. Deshalb soll mit dem Taxigesetz der bisherige Weg fortgeführt aber verbessert werden.

Mit Blick auf die Wirtschaftsfreiheit soll das Taxigesetz nur jene Bereiche regeln, in denen ein klar erkennbares öffentliches Interesse gegeben ist. Ziel soll die Vereinheitlichung der Anforderungen an die Taxidienstleistenden im Kanton sein und es sollten Mindestqualitätsstandards vorgegeben werden. Für die Gemeinden soll das kantonale Taxigesetz Transparenz und Rechtssicherheit schaffen. Gleichzeitig sollen kommunale Eigenheiten respektiert und Raum für ortsbezogene Lösungen gelassen werden, wo dies sinnvoll und nötig ist. Aufgrund der beschriebenen neuen Geschäftsformen (Uber usw.) wird zu prüfen sein, inwieweit der Anwendungsbereich an diese Entwicklungen anzupassen ist.

9.2 Zulassungsvoraussetzungen für Taxidienstleister

Derzeit sehen die meisten kommunalen Regelungen einen Taxiausweis für Taxifahrerinnen und -fahrer sowie zusätzlich eine Bewilligung für Taxihalterinnen und -halter (Unternehmerin und Unternehmer) vor. Die Prüfung für Taxifahrerinnen und -fahrer wird auch zukünftig ein wesentliches Element bilden. Die Anforderungen sollen jedoch kantonal vereinheitlicht werden. Dies vereinfacht das Verfahren und bildet auch eine Voraussetzung für die Umsetzung des Binnenmarktgesetzes. Fraglich ist hingegen, ob die Bewilligung für Taxihalterinnen und -halter notwendig ist und beibehalten werden soll.

9.3 Durchführung der Prüfung für Taxifahrerinnen und Taxifahrer

Gemäss Motion soll eine Delegation der Prüfungsdurchführung an Private möglich sein. Dieser Ansatz soll deshalb vertieft geprüft werden. Die Erfahrung zeigt, dass nicht jede Delegation an Private zu Vereinfachungen für die Betroffenen führt. Gerade in einem Markt, der ausgesprochen lokal geprägt ist und zudem einen eng begrenzten Kreis von Marktteilnehmenden aufweist, ist Vorsicht geboten. Da eine Zulassungsbeschränkung zu einem Beruf einen grossen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit darstellt, müssen im Falle einer Delegation zumindest der Prüfungsinhalt sowie die Prüfungsdurchführung klar geregelt werden.

9.4 Betriebsvorschriften

Die grundlegenden Betriebsvorschriften sollen kantonal festgelegt werden. Den Gemeinden soll in Bereichen, die einen ausgeprägten Lokalbezug ohne wirtschaftspolitischen Hintergrund haben, ein Zuständigkeitsbereich belassen werden. Zu denken ist in diesem Zusammenhang an die Freigabe von Busspuren für Taxis und die Nutzung von Standplätzen.

9.5 Anlaufstellen

Es ist zu prüfen, ob eine kantonale Taxikommission nach Stadtzürcher Vorbild als Plattform für den Austausch zwischen Gewerbe und Behörden sinnvoll wäre. Eine solche Kommission könnte auch als beauftragter Regulator wirken.

9.6 Verhältnis kantonales Recht zu kommunalem Recht, Vollzug und Aufsicht

Das kantonale Taxigesetz soll das Verhältnis zu kantonalem Recht auf diesem Gebiet klären. Zu prüfen ist auch, ob der Vollzug des kantonalen Rechts den Gemeinden überlassen werden soll. Für die Aufsicht soll die Volkswirtschaftsdirektion zuständig sein.

9.7 Sanktionen

Bei Verstössen gegen das Taxigesetz sollen wirkungsvolle Massnahmen ergriffen werden können. Zur Orientierung werden die bestehenden Reglemente beigezogen, die von Verwarnungen, Bussen bis Bewilligungsentzug vorsehen. Zu prüfen wird auch sein, wie mit ausserkantonalen Dienstleistern verfahren werden soll.

9.8 Übergangsbestimmungen

Es wird eine Übergangsfrist festgelegt, während der Übergangsbestimmungen zum Tragen kommen, welche die Überführung vom alten ins neue Recht ordnen und sicherstellen.

10. Zeitplan

Die nächsten Meilensteine werden der Regierungratsbeschluss zur Freigabe des Gesetzesentwurfs zur Vernehmlassung im ersten Quartal 2015 sowie die Durchführung der Vernehmlassung im zweiten/dritten Quartal 2015 sein. Die Vorlage soll im ersten Quartal 2016 zuhänden des Kantonsrates verabschiedet werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

- I. Das Konzept zum kantonalen Taxigesetz wird genehmigt.
- II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird mit der Ausarbeitung einer Vernehmlassungsvorlage beauftragt.
- III. Dieser Beschluss ist bis zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens nicht öffentlich.
- IV. Mitteilung an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi