

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Lundi après-midi, 11 septembre 2017

Direction de la police et des affaires militaires

45 2017.RRGR.76 Motion 027-2017 pvl (Rudin, Lyss) Ouvrir le marché des taxis à la concurrence

N° de l'intervention: 027-2017
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 30.01.2017
Déposée par: pvl (Rudin, Lyss) (porte-parole)
Cosignataires: 0
N° d'ACE: 684/2017 du 28 juin 2017
Direction: Direction de la police et des affaires militaires

Ouvrir le marché des taxis à la concurrence

Le Conseil-exécutif est chargé d'adapter les bases légales du marché des taxis, de sorte à ce que les nouveaux modèles économiques ne soient pas freinés et que le droit du travail en vigueur soit respecté.

Développement :

Avec le développement d'Uber et d'autres prestataires, le marché des taxis est en pleine métamorphose. Les consommateurs et l'économie s'en réjouissent. Car pour que le canton de Berne puisse être compétitif, la concurrence doit être présente dans tous les secteurs. Dans l'état actuel des choses cependant, les communes sont libres de décider du sort réservé à leurs taxis. En raison de la mobilité accrue et des nouvelles possibilités techniques, cette situation est anachronique et doit par conséquent être modifiée. Beaucoup de consommateurs utilisent et combinent aujourd'hui plusieurs prestataires pour assurer leur mobilité, notamment avec le partage de véhicules, les transports publics ou même avec des applications, grâce auxquelles les taxis sont reliés à la mobilité intelligente. Cette nouvelle forme de mobilité présente un fort potentiel écologique et économique. Il ne s'agit pas là d'avantager l'un ou l'autre des prestataires, mais plutôt de faire en sorte que tous les intervenants du marché soient à armes égales. La liberté des individus de choisir entre ces offres ne doit pas être entravée, tout en restant compatible avec le droit supérieur. Ainsi, la nouvelle base légale doit être développée de manière à concorder avec la loi fédérale sur le travail. Il faut en particulier définir dans quelle mesure les chauffeurs d'Uber et des prestataires du même type peuvent être soumis à un rapport de subordination et non pas considérés comme des indépendants.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Grand Conseil s'est déjà penché sur le sujet du développement du numérique et sur les chances et les défis qu'il représente pour les entreprises et la clientèle à l'occasion des débats sur la motion 189-2016 de Meuron¹. Il avait alors abordé les thèmes de la mobilité et des services de taxis et s'était interrogé sur la compatibilité des bases légales qui les régissent avec les nouveaux développements technologiques. Dans sa réponse, le Conseil-exécutif était parvenu à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de modifier la législation pour le moment. Le Grand Conseil a pris connaissance de cette réponse lors de la session de mars 2017. Les aspects les plus importants en sont résumés et, si nécessaire, complétés ci-dessous.

Des parts essentielles de la vie économique sont régies par le droit fédéral, notamment le droit du travail et le droit des assurances sociales. Les cantons n'ayant pas compétence pour légiférer, il n'y a pas lieu de prendre des mesures à leur échelon. A la différence d'autres Etats, la Suisse connaît

¹ M 189-2016 de Meuron: Economie collaborative: qu'en pense le canton?

un système de prestations sociales qui englobe aussi bien les personnes salariées que les indépendants. L'attribution d'une activité à l'une ou l'autre de ces catégories s'effectue au cas par cas, sur la base de différents critères. Il ne serait ni possible ni pertinent de créer des catégories figées. Les critères de délimitation actuels se fondent sur des considérations économiques et permettent d'établir un classement approprié des nouvelles formes de travail.

En matière de taxis, le droit fédéral contient des dispositions applicables aux chauffeurs et à l'équipement des véhicules. Dans le canton de Berne, les services de taxis sont régis par l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur la détention et la conduite de taxis (ordonnance sur les taxis, OT ; RSB 935.976.1), laquelle se fonde sur la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1). En vertu de l'article 3, alinéa 1, lettre b LCI, la détention et la conduite de taxis sont soumises à autorisation. Les communes peuvent édicter des dispositions complémentaires au droit cantonal. La réglementation cantonale se limite à des aspects de police économique. Ces prescriptions s'appliquent à tous les prestataires de services de taxis, quelle que soit la manière dont ils proposent leurs prestations (p. ex. via une application) et la forme de leur entreprise. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur le marché intérieur (LMI ; RS 943.02), qui garantit l'accès au marché à tous les prestataires, exerce une influence décisive sur la mobilité des prestations de taxis au-delà des frontières communales et cantonales. Partant, il n'est pas nécessaire d'adapter la base légale figurant dans la LCI, ni l'OT.

Proposition du Conseil-exécutif:

Adoption sous forme de postulat et classement

La présidente. Die Regierung ist bereit, diesen Vorstoss als Postulat anzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.

Michel Rudin, Lyss (pvl). Ein solcher Themenwechsel ist eine grosse Herausforderung und ich hoffe, ich werde die Themen nicht durcheinander bringen. Ich wurde vom lokalen Taxigewerbe von hier und von einer internationalen Unternehmung angesprochen. Beide würden es begrüssen, eine solche App anbieten zu können. Und eigentlich funktioniert das auch sehr gut. Ich bin ab und zu in China unterwegs und dort ist es möglich, irgendwo weit draussen in einem Städtchen mit einer App ein Taxi zu bestellen. Das Taxi kommt, es funktioniert, ist günstig und qualitativ gut. Nun bin ich der Meinung, dass wir Berner das eigentlich auch haben sollten. Deshalb mein Vorstoss. Die grosse Unternehmung, die sich international positioniert und überall präsent ist, eroberte die Städte bisher meist mit kämpferischen Massnahmen. Wir hätten somit hier im Kanton Bern ein Novum: Wir wären das erste Parlament, das einen solchen Dienst einführt und erlaubt, bevor er überhaupt da war. Vielleicht ist es allerdings mittlerweile anders, denn dieses Gespräch fand vor rund einem halben Jahr statt. Ich habe dann gefragt, warum sie nicht einfach so herkommen, wie sie es ja auch in Zürich und in Basel gemacht haben. Sie sagten, sie hätten genug von diesen Streitereien, und Bern und Umgebung wären für eine Einführung gross genug. Jetzt weigert sich aber die Stadt Bern, das neue System einzuführen. Und wenn wir die Stadt Bern nicht bekommen, fehlt die grösste Masse des Kantons und dann funktioniert es nicht. Von daher wäre es wichtig, wenn man übergeordnet in dieser Richtung vorstossen und die Idee unterstützen würde.

Es ist ein Vorstoss auf zwei Ebenen: Zum einen soll sich der Regierungsrat zum übergeordneten Arbeitsrecht äussern, wobei er allerdings dazu nicht Stellung genommen hat. Da ich jetzt nicht so recht weiss, wie der Regierungsrat das rechtlich einschätzt, ist für mich auch nicht klar, ob es sich bei den Leuten um Selbständigerwerbende handelt oder nicht. Für mich ist das aber wichtig, denn zum einen ist die Ökonomie wichtig, das heisst, wir wollen keine Unternehmungen abwürgen. Und zum anderen muss aber das Arbeitsrecht eingehalten werden, und wir müssen eine klare Situation schaffen.

Es stellt sich jetzt die Frage, wie wir damit umgehen. Ich habe von einigen gehört, dass sie mit einem Postulat einverstanden wären. Auch die Abschreibung war ein Thema, aber diese bestreite ich vehement, denn wenn wir jetzt die Zustimmung geben, sind die Leute morgen da; zumindest habe ich eine entsprechende Zusicherung erhalten, und zwar sowohl von dieser grossen Unternehmung wie auch vom lokalen Taxigewerbe. Dieses hat mir gesagt, es würde dieses System auch gerne einführen. Deshalb kann ich den Vorstoss nicht abschreiben. Die Grünliberalen sehen das generell so: Wir werden nicht abschreiben. Es stellt sich auch die Frage, ob der Vorstoss in ein Postulat gewandelt werden soll. Um diesen Entscheid zu fällen, muss ich noch ein bisschen zuhören, wer die Situation wie einschätzt. Mein Kollege Michael Köpfli wird dann sicher noch etwas zur Taxiverord-

nung sagen. Aus unserer Perspektive besteht hier sicher Handlungsbedarf. Von daher wäre eine Motion eigentlich das richtige Instrument. Denn im Moment ist es noch gar nicht möglich, das Taxigewerbe mit einer App so zu führen, wie es modern und konkurrenzierend angedacht wurde, und im Ausland an diversen Orten auch durchgeführt wird.

La présidente. Wir sind bei den Fraktionen.

Marc Jost, Thoune (PEV). Die EVP-Fraktion unterstützt bei diesem Vorstoss die Form eines Postulats, allerdings möchten wir es nicht abschreiben. Wir heissen neue Geschäftsmodelle, wie sie der Vorstoss fordert, gut, und sicher muss auch die Einhaltung des Arbeitsrechts in allen Bereichen des Transportwesens sichergestellt sein. Gleichzeitig wünschen wir uns aber auch einen fairen Wettbewerb, und hier besteht aus unserer Sicht ein Klärungs- und Optimierungsbedarf. Deshalb finden wir einen Prüfungsauftrag angemessen. Für uns sind gewisse Dinge nicht ganz klar: Herr Polizeidirektor, brauche ich jetzt als Uber-Fahrer eine Bewilligung oder nicht? Ist ein Uber-Angebot ein Taxi, und wenn nicht, was ist es dann? Entscheidet jede Gemeinde selbst, ob sie das will oder nicht? Das fänden wir nicht so sinnvoll. Da bei uns verschiedene Fragen offen sind, möchten wir den Vorstoss nicht abschreiben, ihn aber als Postulat überweisen und diese Fragen klären. Vielleicht braucht es dann keine Anpassungen des Gesetzes oder der Verordnung, aber ganz sicher besteht ein Klärungsbedarf.

Hasim Sancar, Berne (Les Verts). Die grüne Fraktion folgt dem Regierungsrat und wird die Motion betreffend Taxigewerbe nur als Postulat annehmen sowie abschreiben. Das Taxigewerbe im Kanton Bern ist bereits liberal gestaltet, ja sogar fast zu liberal. Ein Teil der Taxifahrenden beschwert sich zum Beispiel, dass es in der Stadt Bern wegen der Liberalisierung zu viele Taxis gibt und deshalb viele Taxifahrende nicht genug verdienen. Es ist stossend, wenn der Grosse Rat wieder einmal gegen die Stadt Bern aufgerufen wird. Die arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen sind auf der nationalen Ebene geregelt und können nicht auf kantonaler Ebene geregelt werden. Die grüne Fraktion möchte betonen, dass Anbieter wie Uber in der Taxibranche schwierige und problematische Neuheiten darstellen. Wegen der nicht bezahlten Sozialversicherungsbeiträge entgehen dem Sozialversicherungssystem jährlich Millionen. Wegen den arbeitsrechtlichen Vorschriften und Beiträgen kommt es zwischen Uber und den Sozialversicherungen wie beispielsweise der SUVA zu Uneinigkeiten. Die SUVA betrachtet Uber als Arbeitgeber, was von Uber klar verneint wird. Der Fahrdienstvermittler Uber ist aber als normaler Arbeitgeber einzustufen, der Sozialabgaben leisten muss. Uber legt die Preise fest und kassiert zwischen 25 und 30 Prozent der Einnahmen der Fahrer, bezahlt aber keine Beiträge an die Sozialversicherungen. Ist das wirklich das neue Geschäftssystem, das wir wollen? Wir müssen von der «Immer-billiger-Mentalität» wegkommen, die sozialen Aspekte prüfen und die Qualität sichern. Deshalb haben wir grosse Bedenken wegen Uber und diese sollten Sie teilen. Die grüne Fraktion nimmt den Vorstoss nur als Postulat an und schreibt ihn ab.

Sabina Geissbühler-Strupler, Herrenschwanden (UDC). Die SVP ist mehrheitlich für eine Liberalisierung des Taxigewerbes und für Wettbewerb. So wie es aussieht, besteht bereits vom Bund her eine Regelung, nämlich das Arbeits- und Sozialversicherungsrecht. Es ist aber wirklich wichtig zu schauen, wie das im Kanton geregelt werden kann. Es heisst zwar, es bestehe kein Handlungsbedarf, aber Uber ist ja in der Stadt Bern nicht erlaubt. Die Mehrheit der SVP ist also dafür, ein Postulat zu überweisen, aber ohne es abzuschreiben.

Samuel Kullmann, Hilterfingen (UDF). Es wäre eigentlich nicht an mir, mich zu diesem Geschäft zu äussern, aber ich konnte Anfang dieses Jahres einmal mit Uber fahren und war sehr begeistert. Dadurch wurde mein Konzept von Mobilität regelrecht revolutioniert. Deshalb habe ich mich schon ein bisschen länger mit dieser Thematik befasst und äussere mich jetzt dazu. Die heutigen Technologien, das Internet und die Apps auf den Smartphones haben das Potenzial, den gesamten Bereich der Mobilität völlig neu zu gestalten und zwar zum Vorteil der grossen Bevölkerungsmehrheit. Als nur 5 Prozent der Bevölkerung über ein Telefon verfügte, war diese Technologie noch nicht sehr nützlich. Sobald aber fast 100 Prozent der Bevölkerung über ein Telefon verfügten, wurde dies eine extrem nützliche Technologie. Dasselbe gilt auch für die sogenannten Ridesharing- oder Car-Sharing-Apps: Je mehr Prozent der Bevölkerung eine solche App auf ihrem Handy haben und bereit sind, diese zu nutzen, desto grösser wird das Potenzial dieser Technologie. Das Potenzial ist wirk-

lich gross. Im Pendelverkehr sitzen heute 1,1 Personen im Auto, was extrem ineffizient ist, ausser wenn man ein Zweiplätzer-Elektroauto hat wie ich, denn dann ist es schon zur Hälfte gefüllt. Aber bei den Fünfplätzer-Autos ist es einfach ineffizient. Mit dieser Technologie bestünde die Möglichkeit, diese Effizienz massiv zu steigern. Wenn das wirklich kommt, müssen wir in den nächsten 10 bis 20 Jahren keine neuen oder grösseren Strassen bauen und wir können auch auf teure Erweiterungen des öffentlichen Verkehrs verzichten. Wir sehen das ja bei der ganzen Spardebatte: Es gäbe genügend Bereiche, wo wir dieses Geld brauchen könnten. Das Potenzial für eine Effizienzsteigerung ist hier also enorm. Wir sollten das visionär verfolgen und dem möglichst keine Hindernisse in den Weg stellen. Mir ist schon klar: Dem Taxigewerbe geht es bald so, wie den Pferdekutschen vor 100 Jahren, als das Auto aufgekommen ist. Vielleicht ist es richtig, dass die Politik sie damals nicht stark geschützt hat, denn sonst würde man heute vielleicht immer noch mit den Pferdekutschen herumfahren. Gut, vielleicht hätten die Grünen gar nicht so viel dagegen. Seien wir doch für Innovation und für die Effizienz des Marktes, die hier wirklich möglich wäre. Die EDU-Fraktion ist für eine Motion und gegen die Abschreibung.

Daniel Schwaar, Wileroltigen (PBD). Diese Motion fordert im Grundsatz, dass dem Taxigewerbe die Wettbewerbsfähigkeit dank Konkurrenz, insbesondere durch die neuen Geschäftsmodelle, erhalten bleibt, und so die Konsumenten von optimierten Fahrtaxen profitieren können. Es wird verlangt, dass die Spiesse für alle gleich lang sein müssen. Dies vor allem im Hinblick auf die immer stärker werdende Konkurrenz günstiger Online-Taxianbieter. Störend ist der Umstand, dass diese Anbieter als selbständigerwerbend gelten. Aufgrund der Tatsache, dass zum Beispiel bei Uber die Fahrer Personentransporte mit ihrem eigenen Fahrzeug und den eigenen Fahrtenschreibern durchführen, geniessen solche Anbieter gewisse Vorteile gegenüber dem herkömmlichen Taxigewerbe, dessen Leute als Unselbstständigerwerbende gelten. Das kann zur Folge haben, dass solche Fahrer keiner Pflicht zur Abgabe von Sozialversicherungsbeiträgen unterstehen, solange sie im Wesentlichen die Kriterien der Selbstständigkeit erfüllen. Es gilt deshalb grundsätzlich zu regeln, welchem Subordinationsverhältnis beispielsweise die Fahrer von Uber unterliegen. Das Subordinationsverhältnis besagt, je gebundener ein Auftragnehmer ist, desto weniger gilt er als selbstständig. Damit liegt es auf der Hand, dass diese Motion vor allem die selbständige Erwerbstätigkeit in Frage stellt.

Neben der Frage nach der Selbstständigkeit hat aber unsere Fraktion auch darüber diskutiert, ob wirklich alle Uber-Fahrer über eine abgeschlossene Eignungsprüfung verfügen. Obschon die Verordnung über das Halten und Führen von Taxi eine solche voraussetzt, gibt es sicherlich auch Taxifahrer, die diese Bedingung nicht erfüllen. Anzeichen, dass das für eine Mehrheit der Uber-Taxifahrer gilt, haben wir aber nicht. Der Regierungsrat führt in seiner Antwort aus, dass er im Moment keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf sieht. Dies vor allem, weil wesentliche Elemente auf Bundesebene geregelt sind, und weil der Kanton keine Regelungskompetenz hat. Ebenso verweist er darauf, dass die wirtschaftspolizeilichen Vorschriften für alle im Taxigewerbe tätigen Unternehmungen gültig sind. Deshalb wird eine Mehrheit der BDP-Fraktion eine Motion ablehnen, ein Postulat dagegen mehrheitlich annehmen. Bei der Abschreibung wird es Stimmen dafür und dagegen geben.

Peter Siegenthaler, Thoune (PS). Wenn ich einmal ein Taxi brauche, rufe ich René an, nicht Uber. René kommt und weiss, wo er mich hinbringen soll, und er weiss auch, wann er mich wieder abholen muss. Und ich bin äusserst zufrieden mit ihm. «Taxikonkurrenz ermöglichen»: Das klingt so, als ob es das heute nicht gäbe. Ich muss Ihnen aber sagen: Bei uns gibt es 24 Taxihalter, 87 Taxichauffeusen und Taxichauffeure und 58 Taxis. Als zuständiger Gemeinderat lade ich sie jedes Jahr zu einer Taxihalter-Konferenz ein. Wenn Sie einmal etwas Lustiges und Amüsantes erleben wollen, lade ich Sie gerne einmal dazu ein. Ich habe nicht den Eindruck, dass diese Leute untereinander von mangelnder Konkurrenz sprechen; ich höre das Gegenteil. Was im Taxigewerbe nicht nur in Thun sondern auch in anderen Städten stattfindet, ist ein ruinöser Kampf mit ganz hässlichen Nebeneffekten. Die Sozialhilfeabhängigkeit vieler Taxihalterinnen und Taxihalter, Taxichauffeusen und Taxichauffeuren ist bekannt. Das ist uns in der Stadt Thun bekannt und wird in anderen Städten nicht anders sein. Der ruinöse Preiskampf; die Clan-Bildungen innerhalb des Taxigewerbes, die auch in dem kleinen Städtchen Thun festzustellen sind; die unschönen Szenen rund um Taxistandplätze; das Vordrängeln; zum Teil auch Handgreiflichkeiten – mir jetzt zu sagen, lieber Kollege Rüdlin, es brauche noch zusätzlich jemanden, der sich an diesem Markt beteiligt, führt uns in der Fraktion zum Entscheid: Nein, es braucht das Gegenteil. Es braucht eine stärkere staatliche Regulie-

rung, als wir sie bisher haben. Der Markt ist völlig liberalisiert, es braucht eine Taxiprüfung. Sie ist nicht sehr anspruchsvoll und wenn sie bestanden ist mit Sprach- und Ortskenntnissen, kann eigentlich jeder ein Taxiunternehmen gründen. Viele, die im Gastgewerbe bereits gescheitert sind, landen dann noch im Taxigewerbe. Das sind die Realitäten. Mit diesem Vorstoss zu suggerieren, wir würden hier für den Kanton und für mich als Konsumenten etwas Segensreiches machen, das können wir nicht akzeptieren. Wir lehnen diesen Vorstoss in welcher Form auch immer ab.

La présidente. Bevor ich dem nächsten Fraktionssprecher das Wort erteile, begrüsse ich auf der Tribüne eine Delegation der Mitglieder der SP Muri-Gümligen. Ganz herzlich willkommen. (*Applaudissements*)

Michael Köpfli, Berne (pvl). Es ist eigentlich phänomenal, dass von Seiten der EDU ein progressives Votum für moderne Technologie und Digitalisierung kommt und von Seiten der SP konservativ die Taxihalterkonferenz gelobt und der Status quo eingefordert wird. Das sind spannende Entwicklungen. Die glp sieht es ähnlich wie der Sprecher der EDU, Samuel Kullmann: Digitalisierung und Sharing Economy sehen wir primär als grosse Chance. Ja, Peter Siegenthaler, du darfst selbstverständlich René anrufen, aber darum geht es nicht. Und das ist vielleicht der einzige Vorwurf, den ich Michel Rudin machen kann, nämlich zu seiner Aussage «das Ermöglichen von Taxikonkurrenz». Denn die neuen Technologien sind eben viel mehr als ein Taxi. Die Möglichkeit, die man hat, sei es bei Uber oder in Amerika bei bereits anderen Konkurrenten, ist beispielsweise: Man stellt sich an die Strasse, drückt auf seine App, und 3 Minuten später steht das Auto vor einem. Der Taxifahrer weiss bereits, wohin er fahren muss, abgerechnet wird automatisch über die Kreditkarte, man hat also auch keine Diskussionen mehr, und das Navigationssystem zeigt, welchen Weg das Taxi wählt. Und noch viel besser ist Uber Cool, eine neue Möglichkeit: Während der Fahrt steigen verschiedene Leute zu und auch wieder aus. Ein Taxi wird so genutzt, dass schlussendlich drei, vier oder fünf Gäste auf einmal mitfahren können, was die Strasseninfrastruktur entlastet, zu weniger Stau und Kosten führt und erst noch die Umwelt entlastet. Solche Möglichkeiten bietet eben Sharing Economy, und es ist viel mehr als einfach ein Taxi, als eine Konkurrenz im Taxigewerbe.

Es hat sich längst in verschiedenen Schweizer Städten etabliert. Wenn ich in Zürich unterwegs bin, brauche ich immer Uber, in europäischen Städten ist es nicht mehr wegzudenken. Es ist ein extrem effizientes Fortbewegungsmittel. Der Regierungsrat sagt, es bestehe auf kantonaler Ebene kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf, es sei Sache der Städte oder des Bundes. Das stimmt schlicht nicht. Es gibt in der Taxiverordnung ganz konkret verschiedene Punkte, die überreguliert sind und die gerade solche Angebote im Kanton Bern verhindern. Ich erwähne ein Beispiel: Gemäss Taxiverordnung sind die Taxihalterinnen und -halter verpflichtet, die Tarife gut sichtbar aussen am Fahrzeug bekanntzugeben. Bei den modernen Angeboten ist es halt so, dass der Fahrpreis in der App und nicht mehr an der Türe ersichtlich ist. Wenn man zum Beispiel bei Uber ein Taxi bestellt, ist der gesamte Preis der gesamten Fahrt vor der Fahrt in der App ersichtlich. Es stehen also dem Konsumenten mehr Informationen zur Verfügung als bei einem normalen Taxi, wo an der Türe nur der Preis pro Kilometer steht, aber man noch nicht weiss, was es dann effektiv kostet. Die Transparenz ist also bei diesen neuen Technologien höher, und auch die Konsumentenfreundlichkeit. Und genau das wird heute mit der bestehenden kantonalen Regulierung verhindert. Deshalb ist es dringend notwendig, etwas zu machen.

Wir können im Kanton Bern nicht einfach sagen, wir machen bei der Digitalisierung und der Sharing Economy nicht mit. Wie wäre denn das: Die ganze Welt, alle Schweizer Städte führen es ein, und wir haben das Gefühl, der Kanton Bern sei eine Insel, die nicht mitmacht. Wir müssen uns doch diesen Technologien stellen, und selbstverständlich braucht es dann wahrscheinlich gewisse Anpassungen im bestehenden Gesetz. Vielleicht ist die scharfe Abgrenzung zwischen selbstständig- und unselbstständigerwerbend für die Zukunft nicht mehr zielführend. Vielleicht braucht es Zwischenformen, aber das müssen wir diskutieren, losgelöst von der Technologie. Es bringt nichts, eine Technologie zu verhindern, nur weil sie Herausforderungen bringt. Das ist ähnlich, wie wenn man bei der Energiewende darüber diskutiert, ob wir sie wollen oder nicht. Sie kommt sowieso und wir können in der Politik nur noch die Rahmenbedingungen so machen, dass wir sie nicht unnötig behindern. Wir werden den Vorstoss sowohl als Motion wie auch als Postulat annehmen und selbstverständlich jede Abschreibung bestreiten.

Adrian Haas, Berne (PLR). Nach dem Votum von Herrn Köpfli hat man fast den Eindruck, alle anderen Parteien wollten die Technologie verbieten. Das stimmt sicher nicht. Es geht auch nicht da-

rum, ob es verboten werden soll oder nicht, sondern es geht um die Frage der Rahmenbedingungen. Auch wir sind der Meinung, dass neue Marktmodelle nicht verhindert werden sollen. Neue Regulierungen sollen nur dann eingeführt werden, wenn es unbedingt nötig ist. Auch wollen wir möglichst für alle Marktteilnehmer gleich lange Spiesse. Da aus unserer Sicht für Uber keine Änderung des Handels- und Gewerbegesetzes nötig ist, unterstützen wir den Vorstoss nicht als Motion. Das Arbeits- und das Sozialversicherungsrecht ist auf nationaler Ebene geregelt und das können wir auf kantonaler Ebene nicht ändern.

Aus unserer Sicht braucht es eine Änderung im Bereich der Verordnung, wie Michael Köppli richtig gesagt hat; Stichwort Tarifanschreibepflicht. Auch stellt sich die Frage nach der Taxihalterbewilligung. Gemäss Verordnung muss man pro Jahr mindestens 40 Wochen Transportbereitschaft gewährleisten, was bei Uber-Fahren in der Regel nicht der Fall ist. Eine weitere Frage sind die Taxiführerbewilligungen, die man nur dann prüfungsfrei erneuern kann, wenn man eine gewisse Regelmässigkeit der Fahrten nachweisen kann. Auch das dürfte bei Uber-Fahren nicht unbedingt der Fall sein, die ja teilweise nur ad hoc fahren. Es ist also offensichtlich: Die Verordnung muss einmal seriös geprüft werden. Deshalb sind wir für ein Postulat und selbstverständlich sollte man das Postulat nicht auch noch gleich abschreiben, weil die Verordnung nun einmal seriös geprüft werden sollte.

La présidente. Wir kommen zu den Einzelsprechern.

Urs Graf, Interlaken (PS). Ich unterstütze alles, was Peter Siegenthaler gesagt hat. Mehr Liberalisierung ist in diesem Fall wirklich nicht nötig, denn das würde zu einer schädlichen Rosinenpickerei führen. Ich zeige Ihnen das am Beispiel der Tourismusregionen auf: Es bekommt jemand nur eine Taxilizenz, wenn er während 40 Wochen im Jahr bereit ist, vor Ort tätig zu sein. Wenn diese entfällt, führt das dazu, dass Anbieter einfach nur in den zwei bis drei Monaten der Hochsaison kommen. Also zum Beispiel wenn Festivals stattfinden, und sie picken dann die Rosinen. Diejenigen aber, die sonst immer die Taxiversorgung gewährleisten, können dann in einem solchen Konkurrenzkampf nicht mehr überleben. Es ist schon hart genug. Eine weitere Liberalisierung führt zu einem Problem bei der Grundversorgung während der Zeit, in der keine grosse Nachfrage besteht. Deshalb bitte ich Sie, entsprechend dem Antrag des Regierungsrats abzustimmen. Die ohnehin bereits bestehende Schattenwirtschaft sollte nicht noch mehr gefördert werden.

La présidente. Dem Regierungsrat gebe ich morgen Vormittag das Wort und wir fahren auch mit den Einzelsprechenden morgen Vormittag weiter. Jetzt schliessen wir die Debatte ab. Ich mache Sie nochmals darauf aufmerksam: Die Ausweise in Zusammenhang mit der Organspende stehen draussen bereit. Wer sie noch nicht ausgefüllt hat, oder es sich noch nicht überlegt hat: Füllen Sie sie doch aus. Ich wünsche Ihnen einen wunderschönen Abend, bis morgen um 9.00 Uhr.

Les délibérations sont interrompues à ce stade.

La séance est levée à 16 heures 30.

Les rédactrices:

Dorothea Richner (d)

Catherine Graf Lutz (f)