

Sitzung vom 7. Juni 2017

510. Anfrage (Legalität von Uber-Pop)

Die Kantonsräte Hans-Jakob Boesch, Zürich, und Stefan Schmid, Niederglatt, sowie Kantonsrätin Judith Bellaiche, Kilchberg, haben am 27. März 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Medienberichten (vgl. NZZ vom 18. März 2017¹) hat die Zürcher Staatsanwaltschaft verschiedene Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrer gebüsst, da diese ohne Bewilligung Personen transportiert hätten. Seitens der Vermittlungsplattform Uber wird hingegen dargelegt, dass Uber-Pop-Fahrten immer legal seien. Ein berufsmässiger Personentransport liegt gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV 2 (Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen) dann vor, wenn die zwei folgenden Bedingungen kumulativ erfüllt sind, (i) regelmässige Fahrten, und (ii) Erzielen eines wirtschaftlichen Erfolges. Die Tarife für Uber-Pop-Fahrten seien aber so festgesetzt, dass kein Fahrer bzw. keine Fahrerin einen «wirtschaftliche Erfolg» erzielen könne; entsprechend sei gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV 2 keine Bewilligung nötig. Es scheint, dass Unklarheit bzw. unterschiedliche Ansichten bestehen, ob und warum Uber-Pop legal bzw. illegal ist.

Aus diesem Grund möchten wir den Regierungsrat bitten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Gelten Fahrten mit Uber-Pop als berufsmässig gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV 2 und sind somit bewilligungspflichtig? Oder fällt Uber-Pop nicht in diese Kategorie, weil damit kein «wirtschaftlicher Erfolg» erzielt wird?
2. Wie wird das Erzielen eines «wirtschaftlichen Erfolges» in der Praxis genau berechnet?
3. Wie und wann können oder sollen Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrer belegen, dass sie keinen wirtschaftlichen Erfolg erzielen?
4. Welche Lösungen sieht der Regierungsrat, damit Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrer im Kanton Zürich inskünftig nicht mehr pauschal kriminalisiert werden?

¹ <https://www.nzz.ch/zuerich/kontroverse-um-den-fahrdienstvermittler-walter-von-uber-ld.151885>

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Jakob Boesch, Zürich, Stefan Schmid, Niederglatt, und Judith Bellaiche, Kilchberg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Über-Pop-Fahrerinnen und -Fahrer müssen gemäss den Nutzungsbestimmungen von Uber nicht für den berufsmässigen Personentransport zugelassen sein, um sich als Fahrerinnen und Fahrer zu registrieren. Sie machen sich allerdings strafbar, wenn sie berufsmässig Personentransporte durchführen, denn gemäss Art. 3 Abs. 1 der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV2; SR 822.222) sind Fahrerinnen und Fahrer von den Vorschriften der ARV2 nur ausgenommen, wenn sie nicht berufsmässig tätig sind. Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einer Führerin bzw. einem Fahrer oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit einem wirtschaftlichen Erfolg verbunden sind. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg ist gegeben, wenn ein Preis für die Fahrt bezahlt wird, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers übersteigt (Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV2). Erfüllen Über-Pop-Fahrerinnen und -Fahrer mit ihren Fahrten diese Kriterien, unterstehen sie den ARV2-Bestimmungen und müssen den weiteren Anforderungen, die an den Begriff des berufsmässigen Transports der ARV2 anknüpfen, genügen (Fahrtschreiber gemäss Art. 100 Abs. 1 Bst. b Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [SR 741.41], Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport gemäss Art. 25 Abs. 1 Verkehrszulassungsverordnung [SR 741.51]).

Zu Frage 2:

Der wirtschaftliche Erfolg stellt den Betrag dar, der übrigbleibt, nachdem vom Preis für die Über-Pop-Fahrt die Fahrzeugkosten und die Auslagen abgezogen wurden (Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV2). In der Regel sind die Über-Pop-Mindestansätze (Grundtarif Fr. 3 plus Fr. 0.30 pro Minute plus Fr. 1.35 pro Kilometer bzw. Mindestpreis Fr. 6) im Vergleich mit den durchschnittlichen Kilometerkosten eines Fahrzeuges (vgl. TCS Kostenstatistik 2017) geeignet, einen wirtschaftlichen Erfolg anzunehmen.

Zu Frage 3:

Die Beweislast für die Strafbarkeit liegt bei den Strafvollzugsbehörden. Die Berufsmässigkeit, d. h. die Regelmässigkeit der Fahrten und der wirtschaftliche Erfolg, muss den Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrern, die über keine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport und Fahrschreiber verfügen, somit nachgewiesen werden, um sie strafrechtlich zu belangen.

Zu Frage 4:

Nach der heutigen Rechtslage ergibt sich die Strafbarkeit von Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrern aus den erwähnten bundesrechtlichen Bestimmungen (vgl. die Beantwortung der Frage 1). Damit die Tätigkeit von berufsmässigen Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrern ohne Personenbeförderungszulassung in Privatfahrzeugen ohne Fahrschreiber legal wäre, bedürfte es einer Änderung der genannten bundesrechtlichen Bestimmungen. Beim Bundesrat sind die Motionen 16.3066 und 16.3068 hängig, die eine Überprüfung der Bundesgesetzgebung in diesem Bereich zum Inhalt haben.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi