

ANFRAGE von Birgit Tognella-Geertsen (SP, Wangen-Brüttisellen) und Judith Stofer (AL, Dübendorf)

Betreffend Taxi, Uber, Bolt, wie weiter?

Das Bundesgericht hat in seinen Urteilen aus den Jahren 2022 und 2023 klargestellt, dass Uber-Fahrerinnen und -Fahrer als unselbstständig Erwerbende gelten. Entsprechend sind die Sozialversicherungsbeiträge durch den Arbeitgeber abzurechnen. Die Ausgleichskassen sind verpflichtet, diese rechtlichen Vorgaben konsequent durchzusetzen. Uber argumentiert jedoch mit einem geänderten Geschäftsmodell und qualifiziert sie weiterhin als Selbständige. Damit machen sich sowohl Uber als auch die Fahrerinnen und Fahrer strafbar – wobei die Verantwortung für den ungesetzlichen Zustand eindeutig bei Uber liegt, denn die Selbständigkeit als Uber-Fahrerin oder -Fahrer wird durch die SVA nicht anerkannt.

Uber spart mit dem Nichtbezahlen von Spesen und Sozialversicherungsbeiträgen Millionen von Franken. Mit Bolt ist inzwischen ein weiterer internationaler Fahrdienstanbieter mit einem ähnlichen Modell im Kanton Zürich tätig. Dadurch wird der Wettbewerb angeheizt, der Preisdruck wird auf die Fahrerinnen und Fahrer abgewälzt.

Im Kanton Zürich benötigen Fahrerinnen und Fahrer aus anderen Kantonen derzeit weder eine Registrierung noch eine Lizenz sowie keinen Nachweis von Sprach- oder Ortskenntnissen. Dadurch entziehen sie sich weitgehend der behördlichen Kontrolle.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass es neben den bestehenden Bewilligungen (Taxiausweise, Fahrzeug- und Zusatzbewilligungen) eine eigenständige Betriebsbewilligung für Unternehmen, die Personentransport mit Taxis und Limousinen im Kanton Zürich erbringen oder vermitteln, braucht?
2. Wie begründet der Regierungsrat, dass Unternehmen ohne eigene Bewilligung operieren können, obwohl Sanktionen wie Entzug oder Suspendierung dann faktisch nicht möglich sind?
3. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass gegenüber Plattformbetreibern und Vermittlungsunternehmen derzeit ausreichend rechtlich wirksame Vollzugs- und Sanktionsmöglichkeiten bestehen?
4. Wie viele Verfahren oder Sanktionen gegen Plattformunternehmen (nicht gegen einzelne Fahrer:innen) wurden in den letzten fünf Jahren ausgesprochen? Aufgrund welcher Tatbestände?
5. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass Plattformunternehmen ihre arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Pflichten gegenüber Fahrer:innen einhalten?
6. Verfügen die Behörden über eine genügende gesetzliche Grundlage für Kontrollen und den Zugang zu relevanten Daten (z.B. Buchhaltung, Sozialversicherungsnachweise, Fahrdaten)?

7. Wie stellt der Kanton Zürich sicher, dass alle Unternehmen, auch aus anderen Kantonen, ihre arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Pflichten gegenüber Fahrer:innen einhalten?

Birgit Tognella-Geertsen
Judith Stofer