

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 51/2026

Sitzung vom 1. April 2026

354. Anfrage (Taxi, Uber, Bolt, wie weiter?)

Die Kantonsrätinnen Birgit Tognella-Geertsen, Wangen-Brüttisellen, und Judith Stofer, Dübendorf, haben am 2. Februar 2026 folgende Anfrage eingereicht:

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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Birgit Tognella-Geertsen, Wangen-Brüttisellen, und Judith Stofer, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Vor dem Erlass des Gesetzes über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG, LS 935.51) kannten verschiedene kommunale Taxiregelungen neben der personenbezogenen Taxibewilligung für Fahrerinnen und Fahrer (Taxiausweis) auch Betriebsbewilligungen für Taxiunternehmen, so etwa die Städte Zürich und Winterthur. Der kantonale Gesetzgeber hat beim Erlass des PTLG jedoch bewusst darauf verzichtet, für Betriebe der gewerbmässigen Personenbeförderung eine allgemeine Bewilligungspflicht einzuführen.

Diesen Verzicht erachtet der Regierungsrat vor dem Hintergrund der Wirtschaftsfreiheit und des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes weiterhin als sachgerecht. Eine Betriebsbewilligung ist eine Marktzutrittsschranke und als solche nur dann gerechtfertigt, wenn die Gefährdungspotenziale für die schützenswerten Interessen der Kundinnen und Kunden bzw. der Konsumentinnen und Konsumenten primär auf der Betriebs- und Organisationsebene liegen. Bei der gewerbmässigen Personenbeförderung ist dies aber typischerweise gerade nicht der Fall. Die massgeblichen Risiken liegen hier vielmehr bei den Fahrerinnen und Fahrern selbst sowie beim eingesetzten Fahrzeug. Deshalb kann der Schutz der Kundschaft besser durch personenbezogene und fahrzeugbezogene Anforderungen gewährleistet werden. Die Einführung von zusätzlichen Betriebsbewilligungen für Taxi- und Limousinenunternehmen würde

deshalb vor allem zu Doppelspurigkeiten und zusätzlichem Verwaltungsaufwand führen, ohne den Fahrgästen einen zusätzlichen Nutzen zu bringen.

Dasselbe gilt für Vermittlungsdienste und Plattformen. Auch sie bedürfen nicht schon deshalb einer kantonalen Betriebsbewilligung, weil sie gewerbsmässige Fahrten vermitteln. Soweit solche Unternehmen als Arbeitgeber zu qualifizieren sind, unterstehen sie bereits heute den einschlägigen bundesrechtlichen Pflichten, insbesondere im Sozialversicherungs-, Arbeits-, Ausländer- und Steuerrecht. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird von den zuständigen Behörden regelmässig kontrolliert und bei Verstössen gestützt auf das einschlägige Bundesrecht sanktioniert. Eine kantonale Betriebsbewilligung für Vermittlungsdienste wie Uber oder Bolt würde daher ebenfalls keinen eigenständigen Zusatznutzen schaffen, sondern in erster Linie eine weitere Marktzutrittschranke darstellen.

Zu Frage 4:

Die Volkswirtschaftsdirektion bzw. das Amt für Wirtschaft (AWI) ist für den Vollzug des Bundesgesetzes gegen die Schwarzarbeit (SR 822.41) zuständig. Werden bei Kontrollen mögliche Verstösse gegen Melde- oder Bewilligungspflichten im Sozialversicherungs-, Ausländer- oder Quellensteuerrecht festgestellt oder entsprechende Verdachtsmeldungen eingereicht, werden die zuständigen Behörden wie Sozialversicherungsanstalt (SVA), Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA), Steueramt usw. in Kenntnis gesetzt. Diese sind im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeiten für den Vollzug sowie für allfällige Sanktionen verantwortlich. Aus diesem Grund kann die Volkswirtschaftsdirektion keine Angaben darüber machen, wie viele Verfahren gegen Plattformunternehmen in den letzten fünf Jahren eingeleitet oder wie viele Sanktionen ausgesprochen worden sind.

Zu Fragen 5 und 6:

Die erwähnten zuständigen Stellen verfügen im Rahmen ihrer Kontrollbefugnisse auch über die notwendigen Instrumente, um die jeweiligen Gesetze zu vollziehen:

Die im AWI angesiedelte Kontrollstelle Arbeitsmarkt übt die Kontrolltätigkeit für die tripartite Kommission (TPK) aus und überprüft die Lohn- und Arbeitsbedingungen von Plattformunternehmen. Gestützt auf die Kontrollergebnisse überprüft die TPK die Einhaltung des orts-, berufs- und branchenüblichen Lohnes. Kontrollierte Betriebe und Personen haben bei der Durchführung von Schwarzarbeits- und Lohnkontrollen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen herauszugeben. Die TPK kann Auskunft und Einsichtnahme für alle Dokumente verlangen, die für die Durchführung der Unter-

suchung notwendig sind. In der Praxis werden beim Betrieb die notwendigen Unterlagen wie Arbeitsvertrag, Arbeitszeitaufzeichnungen, Lohnabrechnungen usw. eingefordert. Sofern der Betrieb dieser Anforderung nicht nachkommt, wird Strafanzeige erstattet.

Die SVA des Kantons Zürich ist zuständig für die Überprüfung der Einhaltung der sozialversicherungsrechtlichen Pflichten von Plattformunternehmen. Verfahren und Sanktionierung durch die SVA richten sich nach dem Sozialversicherungsrecht. Sofern Plattformbetreibende als Arbeitgebende qualifiziert werden, haben sie dieselben Arbeitgeberpflichten wie alle anderen Arbeitgebenden auch. Kommen sie ihren Pflichten nicht nach, stehen den Ausgleichskassen verschiedene Instrumente zur Verfügung, um den Vollzug bzw. die Einhaltung des Gesetzes sicherzustellen. Sie können insbesondere die massgebende Lohnsumme im Rahmen einer Ermessensveranlagung schätzen und die Beiträge gestützt darauf festsetzen. Bei schweren oder systematischen Pflichtverletzungen können zudem strafrechtliche Schritte in Betracht kommen. Schliesslich können die verantwortlichen Organe von juristischen Personen unter den gegebenen Umständen haftbar gemacht werden.

Zu Frage 7:

Bei Schwarzarbeitskontrollen werden die entsprechenden Verdachtsmomente an die je nach Kanton zuständigen Spezialbehörden (SVA, SUVA, Steueramt usw.) weitergeleitet. Die Überprüfung der orts-, berufs- und branchenüblichen Löhne erfolgt in der Regel durch die jeweils kantonale zuständige TPK. Bei sozialversicherungsrechtlichen Fragestellungen stellen die Ausgleichskassen untereinander die Koordination des einheitlichen Vorgehens bei Plattformbetreibern, die in mehreren Kantonen tätig sind, sicher.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die gesetzlichen Instrumente aus arbeits- und sozialversicherungsrechtlicher Sicht vorhanden und ausreichend sind. In der Praxis hängt deren Wirksamkeit jedoch wesentlich davon ab, ob Arbeitgebende effektiv, beispielsweise über einen Sitz in der Schweiz, greifbar sind und ob die Durchführungsstellen Zugang zu den für den Vollzug notwendigen Daten und Unterlagen erhalten.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli