

Kurt Pärli

## Das Einkommen von Uber-Fahrern im Lichte des Sozialversicherungsrechts

---

Der Uber-Konzern beschäftigt weltweit Gerichte und Behörden, so auch in der Schweiz. Streitig ist unter anderem die Frage, ob Uber-Fahrer im sozialversicherungsrechtlichen Sinne selbstständig- oder unselbstständigerwerbend sind. Die Suva kommt in einem Einspracheverfahren zum Schluss, der betreffende Uber-Fahrer sei als Arbeitnehmer der obligatorischen Unfallversicherung unterstellt. Der Fall wurde ans Sozialversicherungsgericht Zürich weitergezogen. Der Beitrag setzt sich mit der Argumentation der Suva auseinander und stellt die Thematik in einen grösseren Zusammenhang.

---

Beitragsarten: Beiträge

Rechtsgebiete: Sozialversicherungsrecht; Arbeitsrecht

Zitiervorschlag: Kurt Pärli, Das Einkommen von Uber-Fahrern im Lichte des Sozialversicherungsrechts, in: Jusletter 12. Juni 2017

## Inhaltsübersicht

- I. Einleitung
  - II. Ist ein Uber-Fahrer ein Arbeitnehmer im Sinne des UVG?
    - 1. Arbeitnehmerbegriff im Sozialversicherungsrecht im Allgemeinen
    - 2. Vorgeschichte und Einsprachelegitimation von Uber
    - 3. Versicherungspflicht in der Unfallversicherung nach UVG
    - 4. Würdigung der Suva-Prüfung der Kriterien «Unternehmerrisiko» und «Abhängigkeitsverhältnis»
      - 4.1. Die Taxiregelung in der Wegleitung des Bundesamtes für Sozialversicherung (BSV)
      - 4.2. Abhängigkeitsverhältnis
      - 4.3. Unternehmerrisiko
      - 4.4. Uber-Fahrer sind Arbeitnehmer im Sinne des UVG
  - III. Konsequenzen und Bedeutung der Suva-Entscheidung
- 5mm Die im Beitrag verwendeten Personen- und Funktionsbezeichnungen beziehen sich auf beide Geschlechter.

## I. Einleitung

[Rz 1] Die Digitalisierung und Roboterisierung der Produktion von industriellen Gütern und Dienstleistungen führt zu einer rasanten und massiven Veränderung der Arbeitswelt und der Organisation der Arbeit.<sup>1</sup> Eine Ausprägung davon ist das grosse Wachstum sogenannter Plattform-Beschäftigungsverhältnisse. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass Anbieter und Nachfrager einer Dienstleistung über eine Internetplattform zusammengeführt werden oder aber die Plattform selbst nimmt Aufträge entgegen und schreibt diese auf der Plattform aus. Solche Plattformverhältnisse werfen grundlegende vertragsrechtliche, sozialversicherungsrechtliche, steuerrechtliche und aufsichtsrechtliche Fragen auf, die national<sup>2</sup> und international<sup>3</sup> zu regen rechtswissenschaftlichen Debatten führen. In vertragsrechtlicher Hinsicht interessiert insbesondere, unter welchen Voraussetzungen einer Plattform eine Arbeitgeberstellung im Sinne des Arbeitsvertragsrechts und des Arbeitsgesetzes zukommt.<sup>4</sup> Aus steuerrechtlicher und sozialversicherungsrecht-

---

<sup>1</sup> WOLFGANG DÄUBLER, Herausforderungen für das Arbeitsrecht – Deregulierung, Globalisierung, Digitalisierung, in: Arbeit und Recht, AuR 2016 Heft 8, S. 325–334.

<sup>2</sup> Siehe dazu einige bislang zur Thematik erschienenen Beiträge in der schweizerischen Lehre: WOLFGANG PORTMANN/RAHEL NEDI, Neue Arbeitsformen – Crowdwork, Portage Salarial und Employee Sharing, in: Breitschmid Peter et al. (Hrsg.), Tatsachen, Verfahren, Vollstreckung: Festschrift für Isaak Meier zum 65. Geburtstag, Zürich, 2015, S. 532; LUCA CIRIGLIANO, La Numérisation, défi pour le droit du travail ?, in: Jusletter 6. Februar 2017; AU-RÉLIE WITZIG, L'ubérisation du monde du travail. Réponse juridique à une évolution économique, ZSR, Band 135 (2016), I, Heft 5, S. 457 ff.; KURT PÄRLI, Neue Formen der Arbeitsorganisation: Internet-Plattformen als Arbeitgeber, Arbeitsrecht (ARV) 2016, 4, S. 243–254 (zitiert: PÄRLI, neue Formen).

<sup>3</sup> JEREMY PRASSL/MARTIN RISAK, «Uber, Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork», Comparative Labor Law & Policy Journal, Band 37 (2016), S. 619 bis 651; GUY DAVIDOV, The Status of Uber Drivers: A Purposive Approach, erscheint in «the Spanish Labour Law and Employment Relations Journal (2017)», hier einsehbar <http://www.labourlawresearch.net/papers/status-uber-drivers-purposive-approach> (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017); VALERIO DI STEFANO, Crowdsourcing, the Gig-Economy and the Law, Comparative Labor Law & Policy Journal, Vol. 37, No. 3, 2016.

<sup>4</sup> Zu dieser Frage hat der Autor des vorliegenden Beitrages im Auftrag der Gewerkschaft Unia ein Rechtsgutachten erstellt (ab hier zitiert mit: PÄRLI, Gutachten); dieses kann hier eingesehen werden: [https://ius.unibas.ch/uploads/publics/44647/20170303161127\\_58b9879fe0384.pdf](https://ius.unibas.ch/uploads/publics/44647/20170303161127_58b9879fe0384.pdf) (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017).

licher Perspektive interessiert, ob die durch die Plattformaktivitäten erzielten Entschädigungen ein Einkommen aus *selbstständiger* oder *unselbstständiger Erwerbstätigkeit* darstellen.

[Rz 2] Besonders hohe mediale Aufmerksamkeit erfährt der weltweit tätige Konzern Uber, dessen Dienstleistungen in der Taxi-Branche Aufregung hervorrufen und für heftige Kontroversen sorgen.<sup>5</sup> Dabei sind zahlreiche Themen strittig. So geht es um die Frage, ob die Dienstleistung, die unter dem Titel «Uber Pop» angeboten wird, den herkömmlichen Taxi-Diensten in aufsichtsrechtlicher Hinsicht gleichgestellt werden sollen. Die Folge wäre, dass auch Uber-Pop-Fahrer Bewilligungen benötigen würden. Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen bilden der arbeitsrechtliche und sozialversicherungsrechtliche Status der Uber-Fahrer. Das Uber-Modell birgt zudem versicherungstechnische Risiken in sich (für die Fahrer). Weltweit müssen sich Gerichte überdies mit Uber-Verträgen auseinandersetzen, die für Streitigkeiten Schiedsklauseln vorsehen und auf ausländisches Recht verweisen.<sup>6</sup>

[Rz 3] Besondere Aufmerksamkeit verdient die Qualifikation der vertraglichen Verhältnisse im Dreieck «Fahrgast/Fahrer/Uber».<sup>7</sup> Wer ist Vertragspartner des Fahrgastes, ist es der Uber-Fahrer oder Uber? Uber selbst sieht sich nicht als Anbieter einer Personenbeförderung; der diesbezügliche Vertrag komme vielmehr zwischen Uber-Fahrer und Uber-Fahrgast zustande. Diese Vorstellung ist für das London Employment Tribunal, welches sich in einem Rechtsstreit zwischen Uber-Fahrern und Uber mit der Frage auseinandersetzen musste, ob die Fahrer als Arbeitnehmer zu qualifizieren sind<sup>8</sup>, reine Fiktion («For all of these reasons, we are satisfied that the supposed driver/passenger contract is a pure fiction which bears no relation to the real dealings and relationships between the parties»<sup>9</sup>). Zwischen Fahrer und Fahrgast kann gemäss dem Employment Tribunal gar kein Beförderungsvertrag zustande kommen, denn ein solcher ist bereits vorgängig (durch das Akzeptieren der Allgemeinen Geschäftsbedingungen) zwischen Uber und dem Fahrgast zustande gekommen.<sup>10</sup> Aufschlussreich sind ausserdem auch die Schlussanträge des Generalanwaltes Marciej Szpunar in der Rechtssache C-434/15 des Europäischen Gerichtshofes (EuGH).<sup>11</sup> Der EuGH muss auf dem Wege eines Vorabentscheidungsverfahrens klären, ob die Tätigkeit von Uber unter die EU-Dienstleistungsrichtlinie (Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt) fällt oder aber als Personenbeförderung gilt, die vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen ist. Für den Generalanwalt ist klar, das Uber nicht bloss ein Vermittler von Fahrgele-

---

<sup>5</sup> Siehe in der Schweiz: [www.uber-stoppen.ch/](http://www.uber-stoppen.ch/) (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017), ferner zu laufenden Verfahren gegen Uber in den USA <http://uberlawsuit.com/> (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017).

<sup>6</sup> Eine dänische Organisation zählte im August 2016 weltweit nicht weniger als 71 Gerichtsfälle, siehe: <https://www.fagbladet3f.dk/nyheder/internationalt/cf78316929564f258f6a602148a9689d-20160330-uber-in-conflict-with-the-law-71-places-around-the-world> (Website zuletzt besucht am 12. Mai 2017).

<sup>7</sup> Nach meiner Auffassung schliesst Uber mit dem Fahrgast einen Beförderungsvertrag ab, der von einer Hilfsperson im Sinne von Art. 101 des Obligationenrechts (OR) vom 30. März 1911, SR 220, ausgeführt wird; siehe PÄRLI, Gutachten (Fn. 4), Rz. 56 ff.

<sup>8</sup> Employment Tribunals case No: 220255072015 & others, between Aslam and Farrar & others and Uber BV, Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd, 28 October 2016, <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf> (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017); Presseberichten zufolge hat Uber den Fall an den Court of Appeal weitergezogen und die Klagebewilligung erhalten, am 27. September 2017 soll eine zweitägige Anhörung zum Fall stattfinden, siehe zum Ganzen: <https://www.theguardian.com/technology/2017/apr/19/uber-appeal-uk-employment-ruling-drivers-working-rights> (Website zuletzt besucht am 12. Mai 2017).

<sup>9</sup> Employment Tribunals London (Fn. 8), Rz. 91.

<sup>10</sup> Employment Tribunals London (Fn. 8), Rz. 28 ff.

<sup>11</sup> Schlussantrag Generalanwalt Szpunar vom 11. Mai 2017, Rechtssache C434/15.

genheiten ist, vielmehr sei Uber selbst ein Beförderungsdienst.<sup>12</sup> Sehr klar ist auch die Aussage eines Gerichts in Kalifornien: «Uber does not simply sell software; it sells rides. Uber is no more a «technology company» than Yellow Cab is a «technology company» because it uses CB radios to dispatch taxi cabs<sup>13</sup>».

[Rz 4] Die «Causa Uber» birgt in rechtlicher und politischer Hinsicht jede Menge herausfordernde Fragen in sich, deren Beantwortung über den Fall hinaus für die ganze «Schöne Neue Welt der Digitalisierung» von Bedeutung sind. Der Beitrag beschränkt sich auf eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Frage, wie das von Uber-Fahrern generierte Erwerbseinkommen in *sozialversicherungsrechtlicher* Hinsicht zu qualifizieren ist. Bis heute ist diese Frage *gerichtlich* noch nicht geklärt. Zurzeit ist indes (mindestens) ein Fall vor dem Sozialversicherungsgericht in Zürich hängig. Im konkreten Fall geht es um die Feststellung der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (Suva), wonach es sich bei einem Uber-Fahrer um einen Arbeitnehmer im Sinne von Art. 1a des Unfallversicherungsgesetzes (UVG)<sup>14</sup> handelt. Das Gericht muss über die Beschwerde von Uber gegen den Einspracheentscheid der Suva vom 29. Dezember 2016 entscheiden.<sup>15</sup> Der Beitrag will die Einspracheentscheidung der Suva kritisch würdigen und deren Konsequenzen und Bedeutung aufzeigen.

## II. Ist ein Uber-Fahrer ein Arbeitnehmer im Sinne des UVG?

### 1. Arbeitnehmerbegriff im Sozialversicherungsrecht im Allgemeinen

[Rz 5] Im Sozialversicherungsrecht definiert Art. 10 des Bundesgesetzes über den allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG)<sup>16</sup> den Begriff des Arbeitnehmers wie folgt: «Als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gelten Personen, die in unselbstständiger Stellung Arbeit leisten und dafür massgebenden Lohn nach dem jeweiligen Einzelgesetz beziehen». Art. 11 ATSG hält fest: «Arbeitgeber ist, wer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt» und Art. 12 Abs. 1 ATSG definiert den Begriff «Selbstständigerwerbende» so: «Selbstständigerwerbend ist, wer Erwerbseinkommen erzielt, das nicht Entgelt für eine als Arbeitnehmerin oder Arbeitnehmer geleistete Arbeit darstellt». Art. 12 Abs. 2 ATSG hält präzisierend fest, dass Selbstständigerwerbende gleichzeitig auch Arbeitnehmer sein können, wenn sie entsprechende Erwerbseinkommen erzielen.

[Rz 6] Entscheidend ist also, ob ein Einkommen aus einer Tätigkeit in *unselbstständiger Stellung* stammt. Wenn dies der Fall ist, müssen auf der Grundlage des *massgebenden Lohnes* Beiträge an die jeweiligen Sozialversicherungen abgeführt werden. Beitragsschuldner ist dabei der Arbeitgeber, er muss sowohl die eigenen Beiträge wie auch diejenigen des Arbeitnehmers an die zustän-

---

<sup>12</sup> Schlussantrag Generalanwalt Szpunar vom 11. Mai 2017, Rechtssache C434/15, Rz. 61; damit kommt der Generalanwalt des EuGH in dieser Frage zum gleichen Ergebnis wie das in Fn. 4 und 7 genannte Gutachten.

<sup>13</sup> O'Connor et al. v. Uber Technologies Inc, US District Court, Northern District of California, 11 March 2015, C-13-3826 EMC, para 10 (ab hier: O'Connor et al. v. Uber); zum aktuellen Stand des Verfahrens siehe <http://www.cand.uscourts.gov/EMC/OConnorvUberTechnologies> (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017).

<sup>14</sup> Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG) vom 20. März 1981, SR 832.20.

<sup>15</sup> Der Einspracheentscheid der Suva vom 29. Dezember 2016 ist im Internet einsehbar, [http://www.unia.ch/uploads/tx\\_news/2017-01-05-Einspracheentscheid\\_Suva\\_gegen\\_Uber\\_01.pdf](http://www.unia.ch/uploads/tx_news/2017-01-05-Einspracheentscheid_Suva_gegen_Uber_01.pdf) (Website zuletzt besucht am 11. Mai 2017), zitiert ab hier: SUVA-Einspracheentscheid.

<sup>16</sup> Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG) vom 6. Oktober 2000, SR 830.1.

dige Ausgleichskasse abliefern. Das betrifft die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)<sup>17</sup>, die Invalidenversicherung (IV)<sup>18</sup>, die Erwerbsersatzordnung (EO)<sup>19</sup>, Familienzulagen (FamZ)<sup>20</sup> und die Arbeitslosenversicherung (ALV)<sup>21</sup>. In der beruflichen Vorsorge wird gemäss Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge (BVG)<sup>22</sup> ebenfalls auf die Feststellung der AHV Bezug genommen.

[Rz 7] In der Unfallversicherung wird gemäss Art. 1a UVG in Verbindung mit Art. 1 der Verordnung über die Unfallversicherung (UVV) auf die AHV-rechtliche Definition des Arbeitnehmers abgestützt. In bestimmten nach Art. 66 UVG der Suva unterstellten Branchen klärt diese im Auftrag der AHV den versicherungsrechtlichen Status ab. Arbeitnehmer von Taxibetrieben sind gemäss Art. 66 Abs. 1 lit. g UVG und Art. 78 UVV der Suva unterstellt. Hat die Suva die Unterstellung für eine Tätigkeit unter das UVG vorgenommen, wird auch die AHV das entsprechende Einkommen als Einkommen aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit behandeln und von der Arbeitgeberin die gesetzlichen Beiträge einfordern.

## 2. Vorgeschichte und Einsprachelegitimation von Uber

[Rz 8] Ein Uber-Fahrer liess bei einer Suva-Agentur seine sozialversicherungsrechtliche Stellung beurteilen, da er seine bisherige Tätigkeit für andere Unternehmen aufgegeben hatte und neu für Uber als Taxifahrer arbeitete. Die Suva beurteilte die Tätigkeit als unselbstständigerwerbend und erliess eine entsprechende Feststellungsverfügung, gegen die Uber Einsprache erhob. Die Einsprache gegen Feststellungsverfügungen richtet sich im sozialversicherungsrechtlichen Verfahren nach Art. 52 ATSG.

[Rz 9] Aufschlussreich sind die Ausführungen der Suva zur Frage der Legitimation von Uber zur Einsprache. In ihrem Selbstverständnis erbringt die Firma Uber keine Personenbeförderungsdienstleistungen, sondern stellt lediglich gegen Entgelt eine Applikation zur Verfügung, die Uber-Fahrer mit Uber-Fahrgästen zusammenführt. Dazu kommt, dass im Firmenkonstrukt von Uber die entsprechenden Verträge zur Nutzung der Uber-Applikation nicht mit der Firma Uber Switzerland GmbH abgeschlossen werden, sondern vielmehr mit einer anderen Uber-Firma.<sup>23</sup> Dennoch ist für die Suva die Legitimation zur Einsprache durch Uber gegeben, es könne insgesamt (daraus) geschlossen werden, «dass die betreffende Gesellschaft hinsichtlich der vorliegend zu beurteilenden Transportdienstleistung die Verantwortung für den Standort Schweiz der Uber-Gruppe trägt». Trete diese Gesellschaft, also Uber Switzerland, nach aussen als Anbieter der Transportdienstleistung auf, so sei sie als mitbetroffener Betrieb auch zur Einsprache legitimiert, liest sich im Suva-Entscheid weiter.<sup>24</sup>

---

<sup>17</sup> Bundesgesetz über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVG), vom 20. Dezember 1946, SR 831.10.

<sup>18</sup> Bundesgesetz über die Invalidenversicherung (IVG) vom 19. Juni 1959, SR 831.20.

<sup>19</sup> Bundesgesetz über den Erwerbsersatz für Dienstleistende und bei Mutterschaft (Erwerbsersatzgesetz, EOG) vom 25. September 1952, SR 834.1.

<sup>20</sup> Bundesgesetz über die Familienzulagen (FamZG) vom 24. März 2006, SR 836.2.

<sup>21</sup> Bundesgesetz über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzenschädigung (Arbeitslosenversicherungsgesetz, AVIG) vom 25. Juni 1982, SR 837.0.

<sup>22</sup> Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) vom 25. Juni 1982, SR 831.40.

<sup>23</sup> Zum «Uber-Konstrukt» siehe PÄRLI, Gutachten (Fn. 4), Rz. 4 ff.

<sup>24</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 1 f.

### 3. Versicherungspflicht in der Unfallversicherung nach UVG

[Rz 10] Der Kreis der obligatorisch in der Unfallversicherung versicherten Personen wird in Art. 1a UVG bestimmt. Es sind dies die in der Schweiz beschäftigten Arbeitnehmer, einschliesslich Heimarbeiter, Lehrlinge, Praktikanten, Volontäre sowie in Lehr- und Invalidenwerkstätten tätige Personen. In Art. 1 UVV<sup>25</sup> wird der Begriff des Arbeitnehmers definiert. Arbeitnehmer im Sinne der Unfallversicherung ist, wer eine unselbstständige Erwerbstätigkeit im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) ausübt. Art. 1a UVV regelt die Versicherungspflicht in Sonderfällen; u.a. sind Personen, die zur Abklärung der Berufswahl bei einem Arbeitgeber tätig sind, ebenfalls obligatorisch versichert.

[Rz 11] Aus Art. 1a UVG und Art. 1 UVV lassen sich bereits wesentliche Merkmale der sozialversicherungsrechtlichen Qualifikation von Erwerbseinkommen ableiten. Zum einen wird deutlich, dass die Kriterien der AHV zur Feststellung des Vorliegens einer selbstständigen bzw. unselbstständigen Erwerbstätigkeit auch für die Unfallversicherung (und für weitere Sozialversicherungen) massgebend sind. Weiter wird deutlich, dass der Begriff «Arbeitnehmer» im Sinne der Sozialversicherungen nicht notwendigerweise deckungsgleich mit demjenigen des Arbeitsvertragsrecht ist. Das Sozialversicherungsrecht qualifiziert den Begriff «Arbeitnehmer» autonom, d.h. auf die vertragsrechtliche Qualifikation kommt es nicht an.<sup>26</sup> Abreden zwischen den Vertragsparteien über ihre AHV-rechtliche Stellung (selbstständig- oder unselbstständigerwerbend), die AHV-rechtliche Wertung eines Entgeltes oder andere Sozialversicherungspflichten sind also grundsätzlich nicht relevant.<sup>27</sup> In aller Regel wird allerdings immer dann, wenn vertragsrechtlich ein Arbeitsverhältnis vorliegt, immer auch eine Arbeitnehmereigenschaft im Sinne von Art. 1a UVG vorliegen. Das Vorhandensein eines Arbeitsvertrages ist jedoch nicht Voraussetzung für eine Versicherteneigenschaft nach Art. 1a UVG.<sup>28</sup> Nach UVG sind auch Personen Arbeitnehmer, die für ihre Arbeitstätigkeit keinen Lohn erhalten wie Volontäre oder Schnupperlehrlinge.

[Rz 12] Wie die Suva in ihrem Entscheid richtig festhält, ist bei Personen die mehrere Tätigkeiten ausüben, für jedes damit erzielte Erwerbseinkommen zu prüfen, ob es aus selbstständiger oder unselbstständiger Erwerbstätigkeit stammt. Es sei, schreibt die Suva weiter, auch ohne weiteres möglich, dass ein- und dieselbe Person sowohl ein Einkommen aus selbstständiger als auch aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit bezieht. Ein Versicherter könne sogar für den gleichen Betrieb sowohl als Selbstständiger als auch als Unselbstständiger tätig sein.<sup>29</sup> Diesen Ausführungen der Suva ist zuzustimmen. Die Betrachtungsweise der AHV und UV für die Frage, ob eine Person selbstständigerwerbend ist oder nicht, erfolgt immer in Bezug auf eine bestimmte Tätigkeit. So kann eine Unternehmung bspw. einer externen Rechtsanwältin einen Gutachterauftrag erteilen und diese Rechtsanwältin auch als Kursleiterin für interne Schulungen engagieren. Für die AHV wird in einem solchen Fall das Honorar aus selbstständiger Erwerbstätigkeit vorliegen. Das Einkommen aus Kurstätigkeit wird die AHV aber als Einkommen aus unselbstständiger Erwerbs-

---

<sup>25</sup> Verordnung über die Unfallversicherung (UVV) vom 20. Dezember 1982, SR 832.202.

<sup>26</sup> THOMAS LOCHER/THOMAS GÄCHTER, Grundriss des Sozialversicherungsrechts, 4 Aufl., Bern 2014, § 22, N 16; BGE 122 V 175 E.6a/aa.

<sup>27</sup> Wegleitung über den massgebenden Lohn (WML) des Bundesamtes für Sozialversicherungen, Rz 1024.

<sup>28</sup> BGE 141 V 313 E. 2.1.

<sup>29</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 2.

tätigkeit qualifizieren.<sup>30</sup> Für beide Aufträge wird indes vertragsrechtlich ein Auftrag und nicht ein Arbeitsvertrag vorliegen, was aber, wie bereits erwähnt, für die sozialversicherungsrechtliche Qualifikation nicht massgebend ist.

[Rz 13] Die vorangehenden Überlegungen sind auch für die Uber-Fahrer von Bedeutung. Es ist in der Logik der UV und AHV durchaus möglich, dass ein und dieselbe Person grundsätzlich als selbstständiger Taxifahrer von der UV und AHV anerkannt ist und gleichzeitig für Uber tätig ist. Die Behörden werden aber hier prüfen, wie diese Tätigkeit zu qualifizieren ist. Das heisst, ein selbstständiger Taxifahrer mit «normalen Kunden», der zwischendurch auch als Uber-X Fahrer tätig ist, muss das diesbezügliche Einkommen als Einkommen aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit abrechnen.<sup>31</sup>

#### **4. Würdigung der Suva-Prüfung der Kriterien «Unternehmerrisiko» und «Abhängigkeitsverhältnis»**

[Rz 14] Als selbstständigerwerbend wird nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts bezeichnet, wer von einem Arbeitgeber in betriebswirtschaftlicher Hinsicht bzw. arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist und kein Unternehmerrisiko trägt.<sup>32</sup> Im Bereich des UVG hält das Bundesgericht mit anderen Worten aber materiell gleichbedeutend fest, ein Arbeitnehmer im Sinne des UVG sei eine Person, die um «des Erwerbes oder der Ausbildung willen für einen Arbeitgeber, mehr oder weniger untergeordnet, dauernd oder vorübergehend tätig ist, ohne hierbei ein eigenes wirtschaftliches Risiko tragen zu müssen»<sup>33</sup>.

##### **4.1. Die Taxiregelung in der Wegleitung des Bundesamtes für Sozialversicherung (BSV)**

[Rz 15] In ihrem Einspracheentscheid nimmt die Suva auf die Randziffern in der «Wegleitung zum massgebenden Lohn» (WML) Bezug, die sich zum Transportgewerbe äussern. Gemäss Randziffer 4120 der WML gelten *Taxichauffeusen und -chauffeure* im Allgemeinen als Unselbstständigerwerbende. Dies gelte auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug benützen, aber einer Taxizentrale angeschlossen sind. Weiter weist die Suva auf den Entscheid des Bundesgerichts vom 17. Juni 2014 hin. Das Bundesgericht bestätigte hier die Entscheidung der Vorinstanz, wonach der Beschwerdeführer von der Funkzentrale abhängig sei, keine wesentlichen Investitionen getätigt habe und über keine eigenen Büroräumlichkeiten verfüge sowie gegenüber den Fahrkunden nicht als eigenes Unternehmen auftrete.<sup>34</sup> Nicht zielführend war auch der Einwand des Beschwerdeführers, er würde neben vermittelten Aufträgen auch selbstständig Taxifahrten akquirieren. Selbst die Anschaffung eines eigenen Fahrzeuges, das für den Taxidienst besonders geeignet ist, hatte die Vorinstanz nicht als Beleg für erhebliche Investitionen (und damit als Indiz für eine

---

<sup>30</sup> Urteil des EVG vom 6. April 2001, H 214/99, AHI-Praxis 2001, S. 182 ff. (Kurstätigkeit an einer Höheren Fachschule für Journalismus bei einem in der Beratung im Bereich Medien und Informatik tätigen Journalisten wurde als unselbstständige Erwerbstätigkeit qualifiziert).

<sup>31</sup> Dies natürlich nur dann, wenn die Gerichte dem Tenor der SUVA-Einspracheentscheidung folgen und Uber-Fahrer als Arbeitnehmer im Sinne des UVG qualifizieren.

<sup>32</sup> BGE 123 V 162 E.1.; 122 V 171 E.3.

<sup>33</sup> BGE 141 V 313 E. 2.1; 115 V 55 E. 2d.

<sup>34</sup> Urteil des Bundesgerichts 8C\_357/2014 vom 17. Juni 2014 E. 3.2.

selbstständige Erwerbstätigkeit) anerkannt, was vom Bundesgericht nicht beanstandet wurde.<sup>35</sup> In eine gleiche Richtung tendieren auch zwei jüngere Urteile des Sozialversicherungsgerichts Zürich.<sup>36</sup> In beiden Fällen bewertete die Suva u.a. den Umstand, dass die Fahrer kein Inkassorisiko tragen und an eine Funkzentrale angeschlossen waren, als Indizien für eine unselbstständige Erwerbstätigkeit.<sup>37</sup>

[Rz 16] Uber argumentiert, dass die Uber-Applikation nicht als Taxi-Zentrale gelten könne, es sei keine Infrastruktur notwendig, für die Arbeitsorganisation würde kein Personal benötigt und der Fahrer verfüge über keinen besonderen Parkplatz in Verbindung mit der Nutzung der Plattform. Die Suva weist diese Argumentation zurück. Eine Taxizentrale bzw. ein Vermittlungsdienst für Taxifahrten könne in den unterschiedlichsten Formen auftreten, auf die eingesetzte Technologie komme es dabei nicht an.<sup>38</sup> Grundsätzlich sind also Taxi-Fahrer, die an eine Funkzentrale angeschlossen sind, als Arbeitnehmer im sozialversicherungsrechtlichen Sinne zu betrachten. Die Suva prüft nichtsdestotrotz anhand der von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien, ob bei einer gesamthaften Betrachtung nicht doch ein Status «Selbstständigerwerbend» vorliegt.

#### 4.2. Abhängigkeitsverhältnis

[Rz 17] Ob ein Abhängigkeitsverhältnis vorliegt, ist von den zuständigen Behörden namentlich anhand der Kriterien «Weisungsrecht/Unterordnungsverhältnis», «Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung», «Vorliegen eines Konkurrenzverbotes» und «Präsenzpflicht» zu prüfen.

[Rz 18] Uber macht im Verfahren geltend, der Fahrer würde keinerlei Weisungen von Uber erhalten und er sei bezüglich der Organisation der Arbeit frei. Die Suva weist diese Argumentation mit detaillierter Begründung zurück. Die vertraglichen Grundlagen des Verhältnisses zwischen dem Uber-Fahrer und Uber<sup>39</sup> (Partnerbedingungen «PB» und Dienstleistungsvertrag «DLV») würden vielmehr zahlreiche Punkte aufweisen, die auf eine eindeutige Unterordnung hindeuten. So kann Uber im Falle der Missachtung von Vertragspunkten fristlos kündigen und die Benutzung der Fahrer-Applikation deaktivieren oder auf sonstige Weise einschränken. Weiter erwähnt die Suva, dass auch das Bewertungssystem von Uber als Weisung seitens des Unternehmens wirke.<sup>40</sup> In der detaillierten Analyse der «PB» und des «DLV» stellt die Suva anhand nicht weniger als 28 (!) Indizien fest<sup>41</sup>, dass Uber jederzeit die Kontrolle über die auszuführenden Transportaufträge hätte, Uber alleine könne nach eigenem Ermessen die Funktionsweise und die Applikation bestimmen, Uber übe so eine umfassende Kontrolle über den Fahrer aus.<sup>42</sup> Daran ändert nichts, wenn im

---

<sup>35</sup> Urteil des Bundesgerichts 8C\_357/2014 vom 17. Juni 2014 E. 4.2; siehe auch Urteil des Bundesgerichts 9C\_377/2015 vom 22. Oktober 2015, hier vermochte das Leasing eines eigenen Fahrzeuges, das auch privat genutzt wurde, kein Unternehmerrisiko zu begründen.

<sup>36</sup> Urteil des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich UV.2013.00273 vom 28. November 2014 und Urteil des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich UV.2015.00106 vom 11. November 2015.

<sup>37</sup> Urteil des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich UV.2013.00273 vom 28. November 2014 E. 3.1.; Urteil des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich UV.2015.00106 vom 11. November 2015 E. 4.1.

<sup>38</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 4.

<sup>39</sup> Bzw. einer der Firmen im Uber-Konstrukt, siehe dazu oben, Fn. 23.

<sup>40</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 4, unten.

<sup>41</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 5–8 (ein paar Beispiele: der Fahrer wird über GPS überwacht, allein Uber hat die Verwendungshoheit über die Daten, der Fahrer darf Benutzer nicht kontaktieren, der Fahrer muss sich Verhaltensvorschriften unterwerfen, den Fahrer trifft eine Geheimhaltungspflicht, wie sie in Arbeitsverträgen üblich ist).

<sup>42</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 13.



Fahrervertrag aufgeführt ist, dass keine Disziplinergewalt oder Kontrolle über die Fahrer ausgeübt wird. Diese vertragliche Bestimmung wird durch die zahlreichen anderen Bestimmungen im Vertragsgeflecht faktisch obsolet.<sup>43</sup>

[Rz 19] Die Suva-Würdigung des Abhängigkeitsverhältnisses ist mit derjenigen des Employment-Tribunals in London weitgehend deckungsgleich. Das Gericht entschied wegweisend, dass Uber-Fahrer ein Recht auf Urlaubsgeld, bezahlte Arbeitspausen und die Zahlung des nationalen Mindestlohns haben.<sup>44</sup> Die Urteilsbegründung lässt an Deutlichkeit keine Zweifel offen. Die Annahme, so die Richter, dass Uber in London lediglich ein Mosaik von 30'000 Kleinunternehmern sei, dass durch eine Plattform vernetzt sei, klinge geradezu lächerlich; die Fahrer würden nicht mit Passagieren verhandeln, sie könnten dies auch gar nicht tun, sondern müssten sich an die strengen Vorgaben von Uber halten.<sup>45</sup> Auch andere Gerichte kommen zum gleichen Schluss. So hält der District Court Northern District of California im Urteil «Douglas O'Connor et al. v. Uber»<sup>46</sup> fest, Uber übe eine starke Kontrolle auf die Fahrer aus, was auf ein Arbeitsverhältnis schliessen lasse.

[Rz 20] Auch die Prüfung der Kriterien «Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung» sowie «Konkurrenzverbot/Präsenzpflicht» führt zum Ergebnis, dass zwischen dem Uber-Fahrer und Uber ein Abhängigkeitsverhältnis vorliegt. Uber gebe vor, unter welchen Bedingungen die Beförderungsdienstleistung an Dritte möglich sei, was einer starken Einschränkung des Fahrers gleichkomme und die Möglichkeit zur spontanen Auftragsweitergabe verhindere.<sup>47</sup> Die Suva stellt sich weiter auf den Standpunkt, dass die vertragliche Regelung im vorliegenden Fall, die dem Fahrer ein Verbot auferlege, ein konkurrierendes oder im Wesentlichen ähnliches Produkt zu entwerfen, Elemente eines arbeitsrechtlichen Konkurrenzverbotes aufweise, was ein weiteres Indiz für das Vorliegen einer Abhängigkeit darstelle. Nicht relevant sei, dass das Konkurrenzverbot nicht die ganze Taxifahrer-Tätigkeit umfasse. Allein aus der Tatsache, dass der Fahrer auch für andere Auftraggeber Taxi fahren dürfe, bedeute noch nicht, dass eine selbstständige Erwerbstätigkeit vorliege.<sup>48</sup>

[Rz 21] Zum Kriterium «Präsenzpflicht» macht Uber im Einspracheverfahren geltend, der Fahrer dürfe Aufträge auch abweisen. Gemäss den vertraglichen Grundlagen sind Uber-Fahrer tatsächlich nicht verpflichtet, Anfragen, die über die Uber-App an sie kommen, anzunehmen. Auch sind sie nicht angehalten, die Fahrbereitschaft während bestimmten Zeiten oder während einer bestimmten Dauer anzubieten.<sup>49</sup> Für sich allein spricht dieser Umstand gegen eine Abhängigkeit. Die Suva argumentiert hier, dass dies weder für noch gegen eine Selbstständigkeit spreche. Diese Art der Arbeit(sbereitschaft) könne mit «Arbeit auf Abruf» verglichen werden. In diesem Punkt sind meines Erachtens die im Suva-Einspracheentscheid dargelegten Überlegungen nicht gänzlich überzeugend bzw. nicht vollständig. Der entscheidende Punkt für eine Abhängigkeit besteht darin, dass, wer regelmässig Fahrten ablehnt, von der Uber-App nicht mehr mit Angeboten be-

---

<sup>43</sup> PÄRLI, Gutachten (Fn. 4), die dortigen Ausführungen basieren auf einem dem Gutachter zur Verfügung gestellten Nutzungsvertrag zwischen einem Uber-Fahrer und der Uber-Firma Rasier Operations BV.

<sup>44</sup> Employment Tribunals London (Fn. 8).

<sup>45</sup> Employment Tribunals London (Fn. 8), Rz. 90.

<sup>46</sup> O'Connor et al. v. Uber (Fn. 13).

<sup>47</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 9.

<sup>48</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 9.

<sup>49</sup> Siehe PÄRLI, Gutachten (Fn. 4), Rz. 81.

rücksichtigt wird, was im Ergebnis einer Pflicht zur Annahme der Fahrten gleichkommt.<sup>50</sup> Zudem sieht der Nutzungsvertrag eine automatische Beendigung des Vertrages vor, wenn während 90 Tagen keine Fahrt ausgeführt wurde.<sup>51</sup>

[Rz 22] Zusammenfassend kommt die Suva zum Ergebnis, dass bezüglich des Kriteriums «Abhängigkeitsverhältnis» die einzelnen Merkmale deutlich auf eine unselbstständige Tätigkeit hindeuten.<sup>52</sup>

### 4.3. Unternehmerrisiko

[Rz 23] Das Element «Unternehmerrisiko» beurteilen die Behörden namentlich anhand der «Investitionen/Unkosten», «Verlusttragung/Inkasso- und Delkredererisiko», «Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung/Eigene Aufträge» und «Beschäftigung von Personal/Geschäftsräumlichkeiten».

[Rz 24] Stellen die Anschaffung und der Unterhalt eines Motorfahrzeugs eine erhebliche Investition dar, die ein Unternehmerrisiko begründet? Und stellen die Kosten für ein Smartphone (benötigt ein Uber-Fahrer) sowie die nötigen Fahrbewilligungen, Ausweise usw. eine erhebliche Investition dar? Für die Suva lautet die Antwort klar «Nein», denn solche Investitionen werden heute auch ohne Erwerbsabsicht zum privaten Gebrauch getätigt. Die Suva stützt sich bei dieser Begründung auf das bereits erwähnte Bundesgerichtsurteil vom Juni 2014<sup>53</sup> und auch auf zwei Urteile des Zürcher Sozialversicherungsgerichts<sup>54</sup>. Auch in einem nicht das Taxigewerbe betreffenden Fall kam das Bundesgericht zum Schluss, eine Investition in ein Motorfahrzeug (in casu geleastes Fahrzeug) stelle vor dem Hintergrund der gefestigten Praxis des Bundesgerichts zur Unerheblichkeit einer Investition in ein Fahrzeug keine «wesentliche, für die Annahme eines Unternehmerrisikos sprechende Investition dar. Es handle sich um einen Personenwagen der Marke Renault, der ausweislich der Akten nicht nur geschäftlich, sondern auch privat genutzt wird»<sup>55</sup>. Auch für den EuGH ist im bereits angesprochenen Uber-Vorabentscheidungsverfahren zur Beurteilung der Frage, ob die Tätigkeit von Uber eine Personenbeförderung darstellt, nicht relevant, wer Eigentümer der betreffenden Fahrzeuge ist. Der Umstand, dass Uber nicht deren Eigentümer sei, spiele keine Rolle, da ein Unternehmer Beförderungsdienstleistungen durchaus mit Fahrzeugen erbringen könne, die Dritten gehörten, vor allem dann, wenn er für diese Dienste gerade auf diese Dritten zurückgreift, und zwar unabhängig von der Natur des zwischen beiden Parteien bestehenden Rechtsverhältnisses<sup>56</sup>.

[Rz 25] Zu den typischen betriebswirtschaftlichen Unternehmerrisiken gehören das Risiko des Verlustes ganz generell und im Einzelnen das Inkasso- und das Delkredererisiko. Uber verweist im Einspracheverfahren darauf, dass der Fahrer keine Vergütung erhalte, wenn er seine Tätigkeit nicht ausübe. Das ist nun in der Tat kein aussergewöhnlicher Vorgang, wer erhält im Wirtschaftsleben schon eine Leistung ohne eine Gegenleistung zu erbringen. Die Suva weist denn auch rich-

---

<sup>50</sup> So auch PRASSL/RISAK (Fn. 3), S. 19.

<sup>51</sup> Siehe PÄRLI, Gutachten (Fn. 4), Rz. 81.

<sup>52</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 10.

<sup>53</sup> Urteil des Bundesgerichts 8C\_357/2014 vom 17. Juni 2014.

<sup>54</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 10, unten.

<sup>55</sup> Urteil des Bundesgerichts 9C\_377/2015 Urteil vom 22. Oktober 2015 E. 4.5.

<sup>56</sup> Schlussantrag Generalanwalt Szpunar vom 11. Mai 2017, Rechtssache C434/15, Rz 55.

tigerweise darauf hin, dass das Risiko des Ausfalls von Kunden zu einem vergleichbaren Ergebnis führe, wie wenn ein Arbeitnehmer seine Stelle verliere. Ein Merkmal für eine selbstständige Erwerbstätigkeit bildet dieses Risiko also für sich alleine nicht.<sup>57</sup>

[Rz 26] Uber verweist weiter darauf, dass der Fahrer keine Entschädigung erhalte, wenn die Fahrt von den Drittnutzern nicht bezahlt worden sei. Für die Suva stellt dieser Aspekt nur einen Aspekt des Inkasso- und Delkredererisikos dar. So kann der Uber-Fahrer das Inkasso für die Fahrt nicht selber vornehmen, da die Zahlung via Uber-Kreditkartensystem erfolgt.<sup>58</sup> Stark ins Gewicht fällt für die Suva die Tatsache, dass der Uber-Fahrer nicht die Art der Bezahlung und insbesondere auch nicht den Preis für die Dienstleistung selber bestimmen kann.<sup>59</sup> Diese Entscheidungen gehören in der Tat zu den Kernkompetenzen eines Unternehmens und der Schlussfolgerung der Suva, dass dies gegen eine Selbstständigkeit spricht, ist zuzustimmen.<sup>60</sup> Gegen ein Unternehmerrisiko spricht weiter (nicht im Suva-Entscheid enthalten), dass sich Uber verpflichtet, den Uber-Fahrern im Falle des Nichterscheins des Fahrgastes, eine Stornierungsgebühr<sup>61</sup> auszurichten.

[Rz 27] Ebenfalls ein bedeutendes Argument gegen das Vorliegen eines Unternehmerrisikos stellt der fehlende Auftritt im eigenen Namen und auf eigene Rechnung dar. Der Kunde, also der Fahrgast, nimmt Uber als Unternehmen wahr, nicht den einzelnen – angeblich selbstständigen – Uber-Fahrer.<sup>62</sup> Somit unterstützt das Fehlen eines Handelns in eigenem Namen und auf eigene Rechnung das gesamthafte Ergebnis, dass bei Uber-Fahrern kein Unternehmerrisiko vorliegt.

[Rz 28] Zusammenfassend kommt die Suva zum Schluss, dass die einzelnen Merkmale deutlich überwiegen, die für eine unselbstständige Tätigkeit sprechen.

#### **4.4. Uber-Fahrer sind Arbeitnehmer im Sinne des UVG**

[Rz 29] Unter Würdigung aller Umstände kommt die Suva zum Schluss, dass sowohl nach den spezifischen Taxi-Regelungen der WML als auch nach den allgemeinen Merkmalen der Feststellung der UV-rechtlichen Arbeitnehmereigenschaft die Voraussetzungen für eine selbstständige Erwerbstätigkeit nicht erfüllt sind. Im konkreten Fall würde eine betriebswirtschaftliche bzw. arbeitsorganisatorische Abhängigkeit vorliegen und es würde an einem Unternehmerrisiko fehlen.

### **III. Konsequenzen und Bedeutung der Suva-Entscheidung**

[Rz 30] Angesichts der geltenden sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen und ihrer bisherigen Auslegung und Anwendung durch die Gerichte kann kaum ein Zweifel darüber bestehen, dass Uber-Fahrer die Kriterien für eine selbstständige Erwerbstätigkeit nicht erfüllen. Das in diesem Beitrag mehrfach zitierte Employment Tribunals in London findet die Vorstellung, Uber-Fahrer wären Unternehmer, geradezu lächerlich.<sup>63</sup> Die These, wonach sich das Angebot von Uber

---

<sup>57</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 11.

<sup>58</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 11.

<sup>59</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 11.

<sup>60</sup> So auch im Urteil O'Connor et al. v. Uber (Fn. 13), Rz. 87 f.

<sup>61</sup> Dies steht zumindest so im Nutzungsvertrag Rasier – Uber-Fahrer, Titel «Freiwillige Servicepauschale», Version wie sie dem Autoren dieses Beitrages im in Fn. 4 genannten Gutachten zur Verfügung stand.

<sup>62</sup> SUVA-Einspracheentscheid (Fn. 15), S. 11.

<sup>63</sup> Urteil O'Connor et al. v. Uber (Fn. 13), Rz 90.

darauf beschränke, eine Verbindung zwischen Angebot und Nachfrage herzustellen, ist auch in den Augen des EuGH verkürzt. Uber unternehme viel mehr, die Firma habe das Angebot selber generiert und sie regle auch die wesentlichen Merkmale des Angebots und organisiere dessen Funktionalität.<sup>64</sup>

[Rz 31] Die Qualifikation des Einkommens eines Uber-Fahrers als Einkommen aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit ist für *alle Uber-Fahrer-Typen* dieselbe. Wenn ein Uber-X-Fahrer neben seiner (von den Behörden anerkannten) selbstständigen Tätigkeit noch für Uber fährt, dann ist er für dieses Einkommen Arbeitnehmer im Sinne von Art. 1a UVG und auch gegenüber den anderen Sozialversicherungen unselbstständig erwerbend. Das mag Aussenstehenden nicht ohne weiteres einleuchten, entspricht aber der Logik der sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen, die von einer tätigkeits- und nicht personenbezogenen Optik die Unterstellungsfrage beurteilen. Die Suva-Entscheidung hat also mitnichten nur für Uber-Pop-Fahrer eine Bedeutung.

[Rz 32] Sofern die Suva-Einspracheentscheidung von den Gerichten gestützt wird, sind sämtliche Uber-Fahrer als Arbeitnehmer im Sinne von Art. 1a UVG bei der Uber Switzerland GmbH obligatorisch gegen die Risiken eines Berufsunfalles und bei einem durchschnittlichen wöchentlichen Pensum von mindestens acht Stunden auch für das Risiko Nichtberufsunfall versichert. Die Prämie für die Berufsunfallversicherung geht zu Lasten der Arbeitgeberin, also Uber<sup>65</sup>, diejenige für die Nichtberufsunfallversicherung vorbehaltlich anderer vertraglicher Abmachung zu Lasten der Arbeitnehmer, also den Uber-Fahrern. In der Folge geniesst ein Uber-Fahrer im Falle eines Berufs- bzw. ggf. Nichtberufsunfall die Leistungen der Unfallversicherung nach UVG. Das bringt erhebliche Vorteile. So besteht im Falle einer Arbeitsunfähigkeit Anspruch auf UVG-Taggeldleistungen und bei Erwerbsunfähigkeit auf eine UVG-Invalidenrente. Zudem kommt die Unfallversicherung vollständig und im Gegensatz zur Krankenversicherung, die das Unfallrisiko subsidiär deckt, ohne Franchise und Selbstbehalt für die Heilungskosten auf. Die versicherungsrechtliche Unterstellung unter das UVG verbessert die Situation der Uber-Fahrer also wesentlich.

[Rz 33] Wie bereits ausgeführt, klärt die Suva bei Taxi-Fahrern die versicherungsrechtliche Stellung im *Auftrag der AHV* ab. Wenn die Suva also zum Schluss kommt, es liege ein Einkommen aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit vor, so übernimmt die AHV diese Rechtslage. Folglich stellt die von Uber ausgerichtete Entschädigung auch massgebenden Lohn im Sinne von Art. 5 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVG) dar. Auf dem massgebenden Lohn sind die gesetzlichen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge für die AHV/IV/EO, die Arbeitslosenversicherung und die Familienzulagen geschuldet. Dazu kommen, sofern die Beitragsgrenzen erreicht werden, Beiträge an die Berufliche Vorsorge. Für die betroffenen Uber-Fahrer bedeutet dies, dass auf ihrem Bruttoeinkommen die Abzüge für die Arbeitnehmerbeiträge vorgenommen werden. Diesen Lasten steht indes ein verbesserter Versicherungsschutz gegenüber. So profitieren die betroffenen Personen auch von den Arbeitgeberbeiträgen, was sich auf die Höhe einer späteren Rente der AHV/IV oder ggf. Beruflichen Vorsorge auswirkt. Hervorzuheben ist auch der Versicherungsschutz bei Arbeitslosigkeit; ein solcher ist bekanntlich für Selbstständigerwerbende nicht möglich. Auch die berufliche Vorsorge ist für Selbstständigerwerbende nicht obligatorisch. Einzig in der AHV/IV/EO besteht ein Versicherungsschutz (und Versicherungszwang) auch für Selbstständigerwerbende. Allerdings sind die Beiträge als Selbst-

---

<sup>64</sup> Schlussantrag Generalanwalt Szpunar vom 11. Mai 2017, Rechtssache C434/15, Rz. 43.

<sup>65</sup> Zur Frage, welche der Uber-Firmen im Uber-Konstrukt gegenüber den schweizerischen Sozialversicherungsbehörden Arbeitgeberstellung hat, siehe PÄRLI, Gutachten (Fn. 4), Rz. 86–89.

ständigwerbende hier weniger hoch als die gesamthaften AHV/IV/EO-Beiträge bei Unselbstständigwerbenden. Insgesamt bringt die Unterstellung der Uber-Fahrer in sozialversicherungsrechtlicher Hinsicht eine erheblich grössere Absicherung gegen die sozialen Risiken. Diese bessere Absicherung hat indes ihren Preis, den allerdings alle anderen Anbieter im Taxigewerbe auch bezahlen müssen. Dass heute Uber-Taxifahrten im Vergleich zu den herkömmlichen Angeboten weniger kosten, hat zumindest teilweise auch mit der bis jetzt noch fehlenden sozialversicherungsrechtlichen Unterstellung der Uber-Fahrer als Unselbstständigwerbende zu tun.

[Rz 34] In Erinnerung zu rufen ist, dass die heutigen sozialversicherungsrechtlichen Regelungen Bestimmungen vorsehen, die es erlauben, geringfügige Einkommen gar nicht oder unter vereinfachten Bedingungen abzurechnen. Diesen Möglichkeiten kann sich Uber wie jedes andere Unternehmen auch völlig legal bedienen. So kann bei Unselbstständigwerbenden, die eine Haupterwerbstätigkeit ausüben, bei einem Einkommen von bis zu CHF 2300 pro Jahr, auf die Beitragsabgabe verzichtet werden.<sup>66</sup> Auch bei einem Nebeneinkommen aus selbstständiger Erwerbstätigkeit gilt eine gleiche Freibeitragsgrenze.<sup>67</sup> Weiter sieht das Bundesgesetz über Massnahmen zur Bekämpfung der Schwarzarbeit (BGSA)<sup>68</sup> vor, dass ein Arbeitgeber die Einkommen von Arbeitnehmenden bis zum jährlichen Betrag von CHF 21'150 in einem vereinfachten Verfahren abrechnen kann.<sup>69</sup> Im Rahmen dieses Verfahrens werden in einem Verfahren sowohl die AHV-Beiträge (Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteil) als auch die Steuern für den Arbeitnehmer (zu einem reduzierten Satz) abgerechnet.<sup>70</sup> Insgesamt darf ein Betrieb maximal CHF 56'400 Lohnsumme im vereinfachten Verfahren abrechnen.

[Rz 35] Es versteht sich von selbst, dass die Firma Uber am Entscheid der Suva und – so ist zu vermuten – auch am gleichlautenden Entscheid des Sozialversicherungsgerichts Zürich und später an demjenigen des Bundesgerichts – keine Freude haben wird. Falsch ist jedoch zu behaupten, dass der Suva-Entscheid für Uber das «Aus» bedeute. Der Suva-Entscheid ist vielmehr ein erster Schritt, Uber mit den herkömmlichen Taxiunternehmern gleich zu stellen. In den Schranken der Rechtsordnung darf die Firma Uber selbstverständlich weiterhin ihr Geschäft betreiben. Vielleicht erweist sich die sozialversicherungsrechtliche Unterstellung der Fahrer als Unselbstständigwerbende sogar als Rettung des Uber-Geschäftsmodells. BEAT KAPPELER hat jüngst in der NZZ am Sonntag die Frage gestellt, ob die Uber-Taxi-App mit ihren Fahrern ein Preiskartell forme und so in die Fänge der Wettbewerbsbehörden gelangen könnte.<sup>71</sup> Abwegig ist dies keineswegs; auch der Generalanwalt des EuGH weist im laufenden Vorabentscheidungsverfahren zur Uber-cause auf diese Thematik hin, indem er festhält: «Ich muss darauf hinweisen, dass kartellrechtliche Fragen aufgeworfen werden könnten, wenn Uber als eine Plattform angesehen würde, die unabhängige Dienstleister zusammenführt»<sup>72</sup>.

---

<sup>66</sup> Art. 14 Abs. 5 AHVG in Verbindung mit Art. 34 der Verordnung über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVV) vom 31. Oktober 1947, SR 831.101; der Verzicht auf die Beitragserhebung ist unzulässig bzw. nur zulässig für Einkommen unter CHF 750 für Beschäftigte im Privathaushalt (Art. 34 Abs. 2 lit. a Ziff. 1 und 2 AHVV; unzulässig ist der Verzicht ferner für Beschäftigte im künstlerischen Bereich, siehe Art. 34 Abs. 2 lit. b AHVV).

<sup>67</sup> Art. 19 AHVV.

<sup>68</sup> Bundesgesetz über Massnahmen zur Bekämpfung der Schwarzarbeit (Bundesgesetz gegen die Schwarzarbeit, BGSA) vom 17. Juni 2005, SR 822.41.

<sup>69</sup> Art. 3 BGSA.

<sup>70</sup> Zum konkreten Vorgehen siehe das Merkblatt der AHV: <https://www.ahv-iv.ch/p/2.07.d>.

<sup>71</sup> BEAT KAPPELER, Die Taxi-App Uber formt mit ihren Fahrern ein Preiskartell, NZZ am Sonntag vom 8. April 2017.

<sup>72</sup> Schlussantrag Generalanwalt Szpunar vom 11. Mai 2017, Rechtssache C434/15, Rz. 61.

---

Prof. Dr. iur. KURT PÄRLI, Lehrstuhl für Soziales Privatrecht, Juristische Fakultät, Universität Basel.