



# Dumping-Uber stoppen

Die Schweizer TaxifahrerInnen fordern ein sofortiges Verbot von Uber.

Nationale Taxiunion  
17. Mai 2016



**UNIA**

# 1. Forderungen



## 1.1. Wir fordern ein Verbot von Uber, bis der Konzern Schweizer Recht respektiert, und die Sperrung der Uber-App

Uber hält sich nicht an die Spielregeln in der Schweiz. Der Dumping-Fahrdienst verstösst gegen bundesrechtliche Personenbeförderungsvorschriften, gegen die kantonalen Taxigesetze, gegen das Arbeitsgesetz und gegen steuerrechtliche Pflichten, indem der Konzern keine Mehrwert- und Quellensteuern abliefern. Damit verschafft sich Uber auf Kosten seiner FahrerInnen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den herkömmlichen Taxiunternehmen. Regierungen von Bund und Kantonen sind nun gefordert: Sie müssen Uber unverzüglich verbieten, um den Vollzug des bestehenden Rechts sicher zu stellen.

## 1.2. Uber muss zur Rechenschaft gezogen werden für Anstiftung zur systematischen Schwarzarbeit und illegalem berufsmässigem Personentransport. Von zuständigen Behörden muss strafrechtlich gegen Uber ermittelt werden.

FahrerInnen, die innerhalb von 16 Tagen mehr als zwei Fahrten durchführen und dabei Geld verdienen, unterstehen der Bewilligungspflicht und müssen unter anderem einen Fahrtenschreiber im Auto mitführen. Uber missachtet diese Regel und stiftet täglich hunderte von ArbeitnehmerInnen an, illegalen berufsmässigen Personentransport zu machen. Die zuständigen Behörden müssen daher strafrechtlich gegen Uber ermitteln.

## 1.3. Die Behörden müssen Uber als Arbeitgeber mit allen Rechten und Pflichten behandeln.

Die Suva anerkennt Uber-FahrerInnen nicht als Selbstständige. Folglich sind sie ArbeitnehmerInnen des Dumping-Fahrdienstes. Die Behörden müssen Uber deshalb schleunigst als Arbeitgeber taxieren und ihm dieselben Rechte und Pflichten auferlegen wie anderen Unternehmen. Uber muss etwa verpflichtet werden, seinen FahrerInnen Sozialleistungen zu bezahlen.

## 1.4. Uber muss als Taxi behandelt und den gleichen Gesetzen unterstellt werden.

Uber funktioniert wie ein Taxiunternehmen. Ein Taxi wird auf der Strasse herbeigewunken (hier mittels App), der Fahrtpreis wird von einem Taxameter ermittelt und die Bezahlung erfolgt direkt nach der Fahrt. Die Ungleichbehandlung vom herkömmlichen Taxigewerbe und dem Dumping-Fahrdienst Uber sind unzulässig. Das Taxi ist eine im öffentlichen Interesse regulierte Dienstleistung und wird in kantonalen Taxigesetzen geregelt. TaxifahrerInnen müssen polizeilich bekannt sein, werden regelmässig medizinisch untersucht, ihr Leumund wird geprüft und vieles weiteres mehr. Uber ist in der gleichen Branche wie die TaxifahrerInnen tätig und muss deshalb gleich behandelt werden.

## 2. Was ist Uber?



Uber ist wie TaxidienstleisterInnen im Personentransport tätig, arbeitet aber mit nichtberuflichen und unterversicherten FahrerInnen. Dazu betreibt Uber die Smartphone-Apps UberX, UberBlack und UberPop. Sowohl Kunden, die eine Fahrt in Anspruch nehmen wollen, als auch Autobesitzer (mit oder ohne Zulassung für berufsmässigen Personentransport), welche Fahrdienstleistungen anbieten möchten, können sich auf diesen Plattformen registrieren.

Uber vermittelt über die eigene App Transportaufträge zwischen KundInnen und seinen FahrerInnen. Im Unterschied zu den Taxizentralen, die häufig die gleichen Technologien (Apps, Karten, etc.) verwenden, greift Uber aber nicht auf anerkannte und selbstständige TaxifahrerInnen zurück, sondern rekrutiert eigenes Personal.

Während sich UberX und UberBlack an FahrerInnen mit einer Zulassung für gewerbmässigen Personentransport richten, kann UberPop auch von Personen ohne Zulassung genutzt werden.

«Uber ist der cleverste Weg, um von A nach B zu gelangen.» So wirbt der amerikanische Fahrdienst Uber für sein Angebot. Zwar bietet der Dumping-Anbieter wie die Taxidienstleister den Transport von Personen von A nach B an, doch mit der Taxibranche will Uber nichts zu tun haben, im Gegenteil. Vielmehr bezeichnet sich das Unternehmen als Fahrdienstvermittler. Die Haltung gegenüber der Taxibranche formuliert der Uber-Gründer so: «Der Gegner ist ein Arschloch namens Taxi.» Uber und sein CEO werden auch unter den Venture-KapitalistInnen in Kalifornien als der «bad guy der bad guys» bezeichnet.

Uber pervertiert die Idee einer Wirtschaft des Teilens und nutzt diese als Deckmantel. Der Dumping-Anbieter will sich die Wertschöpfung in den historisch gewachsenen Taximärkten, die vielerorts als öffentliche Dienstleistung angesehen werden, aneignen. Dazu versucht Uber zuerst die Märkte mit einer Preis-Dumping Strategie zu erobern, um dann mit einer dominanten Position im Markt die Preise mit seinem System des Surge-Pricing, für Kunden und Fahrer zu erhöhen.

Die Firma Uber wurde 2009 in San Francisco gegründet und ist mittlerweile in über 70 Ländern aktiv. Der Börsenwert des Unternehmens wird auf 68 Milliarden Dollar geschätzt. Marktkenner rechnen allerdings damit, dass es sich um Blasenkapital handelt, da der Widerstand in demokratischen Ländern aufgrund deren Rechtslage steigt.

Neue Schätzungen zeigen, dass Uber an 71 Orten im Konflikt mit den Gesetzen ist, dass es derzeit in 18 Gerichtsverfahren involviert ist, dass 41 Verbote und zwölfmal hohe Bussen ausgesprochen wurden. Hinter dem Unternehmen stecken nach eigenen Angaben die Investoren Benchmark Capital, Goldman Sachs und Google Ventures, First Round Capital, Menlo Ventures und Lowercase Capital. Uber soll weltweit jedoch nur 900 Personen als reguläre ArbeitnehmerInnen beschäftigen.

# 3. Geschäftsmodell von Uber



Uber bezeichnet sich als Technologie-Unternehmen und als Vermittlungsplattform zwischen FahrerInnen und KundInnen. Doch das ist nur ein Teil der Wahrheit. Das Unternehmen versucht nicht nur technische Neuerungen zu bringen, sondern will auch die Arbeitswelt umkrempeln. In der Welt von Uber müssen ArbeitnehmerInnen flexibel sein, sämtliche Verantwortung für ihr wirtschaftliches Überleben selbst übernehmen und stehen gleichzeitig in grosser Abhängigkeit zu ihrem Arbeitsvermittler, der nach Belieben die Spielregeln für die Branche diktiert.

Der Konzern bestreitet, selbst im Personentransport tätig zu sein, obwohl er damit sein Geld verdient. Dementsprechend hat Uber nach eigener Ansicht auch keine FahrerInnen angestellt, denen sie einen anständigen Lohn und Sozialversicherungen bezahlen müsste. Allerdings rüstet Uber die eigenen FahrerInnen mit der Software aus, vermittelt Fahrten, schreibt über die App den Fahrtweg vor, setzt die Preise fest, schreibt Verhaltensregeln vor, kassiert das Geld und zahlt die FahrerInnen aus. 25 Prozent des Fahrtpreises behält das Unternehmen als lukrative Kommission für sich. FahrerInnen können ausserdem jederzeit von Uber ohne Einhaltung von Fristen vom App gesperrt, also arbeitsrechtlich gesehen, entlassen werden.

Die Sparmassnahmen auf Kosten guter Arbeitsbedingungen für die FahrerInnen erlauben es Uber, die Preise zu drücken und die TaxifahrerInnen im Personentransport zu konkurrenzieren, da diese zahlreiche Auflagen erfüllen müssen, um tätig sein zu dürfen. Uber dagegen hält sich absichtlich an keinerlei Regeln.

## 3.1. Dumping-Löhne

Die FahrerInnen von Dumping-Uber verdienen deutlich weniger als ihre KollegInnen im Taxi-Gewerbe und es ist keinesfalls möglich, ein existenzsicherndes Einkommen zu erwirtschaften. Die Uber-FahrerInnen arbeiten auf Provision, was gemäss eines Rechtsgutachtens der Gewerkschaft Unia eine unzulässige Form der Bezahlung darstellt, wenn dabei kein existenzsicherndes Einkommen erreicht wird. Die Uber-FahrerInnen haben keine Möglichkeit, die Preise selbst zu bestimmen und eine angemessene Vergütung zu verlangen, um ihre prekäre Situation zu verbessern. Denn die Preise werden von Uber vorgegeben und die Löhne ebenfalls vom Unternehmen ausbezahlt.

## 3.2. Scheinselbstständigkeit und Schwarzarbeit

Uber zahlt zwar die Löhne ihrer FahrerInnen aus, deklariert aber keine Einkommen bei den Steuerbehörden. Es besteht daher der begründete Verdacht auf Schwarzarbeit.

Denn die Uber-FahrerInnen müssten ihr Einkommen selbst deklarieren, wenn sie selbstständig wirtschaften würden. Dies ist allerdings gar nicht möglich, da die Suva die Uber-FahrerInnen nicht als Selbstständige anerkennt. Dies bestätigte die SUVA in mehreren Schreiben an Uber-Fahrer, welche ihre Selbstständigkeit anmelden wollten.

Arbeitsrechtlich ist Uber folglich Arbeitgeber seiner FahrerInnen und müsste damit die gesetzlich vorgeschriebenen Sozialabgaben (AHV, IV etc.) bezahlen, was Uber heute nicht macht. Uber-Chauffeure sind deshalb Scheinselbstständige ohne jeglichen sozialen Schutz.

Ausserdem fordert Uber die FahrerInnen, die den Dienst UberPop nutzen, dazu auf, möglichst viele Fahrten zu übernehmen. Dies, obwohl Privatpersonen innerhalb von 16 Tagen nur zweimal einen Personentransport durchführen dürfen. Sind sie häufiger für Uber unterwegs, wird dies als gewerbsmässiger Personentransport angesehen, wofür die FahrerInnen eine Bewilligung benötigen.

Uber interessiert sich allerdings nicht für die Schweizer Gesetze und ruft die FahrerInnen zu regelmässigem und damit illegalem Transport auf, ist juristisch somit Anstifterin und Mittäterin. Werden FahrerInnen von der Polizei erwischt, dann werden die FahrerInnen zur Rechenschaft gezogen, Uber dagegen kommt ohne Strafe davon.

## 3.3. Steuer-Dumping

Auf keiner Uber-Abrechnung wird die Mehrwertsteuer ausgewiesen. Vermittlungs- und Transportdienstleistungen sind in der Schweiz jedoch mehrwertsteuerpflichtig. Konkret bedeutet dies: Der Milliarden-Konzern entzieht sich seiner Steuerpflichten und kassiert kräftig ab.

## 3.4. Keine Rücksicht auf Schweizer Rechtsprechung

UberPop ist sowohl in Lausanne wie auch in Genf behördlich verboten worden. Das Verbot wurde von Uber jeweils angefochten, jedoch in beiden Fällen gerichtlich bestätigt. Im Falle des Verbotes in Genf sogar vor Bundesgericht. Uber betreibt den Service UberPop jedoch weiterhin und hält sich somit weder an behördliche Verbote noch an die Gerichtsentscheide. Die zum Teil beträchtlich hohen Bussen für die FahrerInnen bezahlt Uber aus seiner Kriegskasse für die Markteroberung.

# 4. Auswirkungen von Uber



## 4.1. Uber gefährdet die Taxibranche

Uber dringt mit seinem Dumping-Fahrdienst in die Taxibranche vor und erhöht den Druck auf die ohnehin schon tiefe Wertschöpfung und die tiefen Löhne in der Branche. Uber stellt lediglich ihre App zur Verfügung und kassiert das Geld ein. Dass sich Tausende Arbeitnehmende dabei in eine gefährliche Illegalität begeben, scheint den Konzernen nicht zu kümmern. Zudem führt das Geschäftsmodell zu einer starken Ungleichbehandlung im Personentransportgewerbe.

## 4.2. Uber schafft prekäre Arbeitsverhältnisse

Uber-FahrerInnen erhalten deutlich weniger Geld als regulär arbeitende TaxifahrerInnen, da vor allem auch die sozialen Lohnbestandteile von Uber nicht bezahlt werden. Da sie von der Suva nicht als Selbstständige akzeptiert werden und Uber sie nicht als Arbeitnehmer betrachtet, haben sie keine Möglichkeit, ein legales Einkommen zu erzielen. Uber stellt das soziale Sicherungssystem in der Schweiz in Frage.

## 4.3. Uber setzt Sicherheit der KundInnen aufs Spiel

Für TaxifahrerInnen gelten zahlreiche Sicherheitsvorschriften. Sie müssen über einen Fahrtenschreiber verfügen, der garantiert, dass sie ihre Ruhezeiten einhalten und nicht übermüdet unterwegs sind. Sie müssen über einen guten Leumund und über eine Berufshaftpflichtversicherung verfügen, welche bei einem Unfall einspringt.

Mit Uber ist ein Fahrdienst auf den Strassen der Schweiz unterwegs, der für die KundInnen ein Risiko darstellt. Die FahrerInnen dieser Fahrzeuge verfügen weder über eine Ausbildung für den gewerbsmässigen Personentransport noch über die entsprechende Bewilligung. Im Falle eines Unfalls ist unklar, ob die Kosten von der Versicherung gedeckt werden.

Uber kontrolliert nicht, ob seine FahrerInnen übermüdet oder richtig versichert sind. Der Dumping-Fahrdienst ist auch nicht daran interessiert, eine behördliche Leumundsprüfung voranzusetzen.

## 4.4. Dienstleistungsqualität nimmt ab

TaxifahrerInnen sind dazu verpflichtet, sämtliche Gäste zu transportieren. Sie müssen ihrer Transportpflicht nachkommen, unabhängig davon, ob der Kunde im Rollstuhl sitzt oder wie weit er fahren möchte. Uber-Fahrer dagegen können Kunden nach Lust und Laune auswählen. Personen mit einer körperlichen Behinderung können nicht damit rechnen, von Uber transportiert zu werden.