



Ausgebremst: Taxifahrer-Demo gegen Uber in Lausanne. Das Dumpingmodell Uber bringt auch ihre Löhne unter Druck. Foto: Unia.

Neues Rechtsgutachten im Auftrag der Unia zeigt den grossen Bschiss:

Dumping-Taxidienst Uber prellte Fahrer um geschätzte 500 Millionen

Uber-Fahren ist günstig. Aber nur für die Kundschaft. Die Fahrerinnen und Fahrer und die Steuerzahlenden hingegen zahlen drauf.

Seit sechs Jahren ist der Dumping-Taxidienst Uber in der Schweiz aktiv. Und seit sechs Jahren weigert sich Uber, seine Fahrerinnen und Fahrer als Angestellte anzuerkennen. Obwohl das die Suva und das Lausanner Arbeitsgericht verlangen. Doch Uber zieht jeden Entscheid weiter und behauptet: Seine Fahrerinnen und Fahrer seien Selbständige. Was das finanziell für alle Beteiligten heisst, zeigt der Basler Rechtsprofessor Kurt Pärli in einem neuen Gutachten im Auftrag der Unia *.

Uber spart Millionen...

Der grösste Profiteur des Modells Uber ist der US-Konzern selber. Weil er für seine „selbständigen“ Fahrer keine AHV- und IV-Beiträge, keine zweite Säule, keine Arbeitslosenversicherung und keine Unfallversicherung zahlt. Auch keine Spesen für Auto, Benzin und Handy. Und erst noch tiefe Löhne (siehe Tabelle). Eine Schätzung der Unia ergibt, dass Uber seit seinem Markteintritt 2013 die Fahrerinnen und Fahrer in der Schweiz um bis zu eine halbe Milliarde Franken geprellt hat. Für die Fahrerinnen und Fahrer heisst das zwar, dass sie einen grösseren Anteil ihrer Einnahmen bekommen. Doch die Fahrer müssen für Auto, Benzin und Reparaturen selber zahlen. Noch wilder: Wenn sie durch einen Unfall invalid werden, bekommen sie ein Jahr lang keinen Rappen. Und dann gibt's nur eine IV-Rente aus der ersten, obligatorischen Säule, aber nicht aus der zweiten. Und auch kein Taggeld von der Unfallversicherung.

Das schuldet Uber den Fahrerinnen und Fahrern	Betrag (CHF)
Differenz zu existenzsicherndem Lohn	500.- bis 2000.-
Obligatorische Spesen (Auto, Benzin, Handy)	2000.- bis 2500.-
Feriengeld (8,33%)	374.-
Feiertaggeld (3,86%)	173.-
Zuschläge für Sonntags- und Nachtarbeit	je nach Arbeitszeiten
Beiträge an Sozialversicherungen (Arbeitgeberanteil)	573.-
Total pro Monat	rund 3500.- bis 5500.-

Quelle: Schätzung Unia).

...und wir zahlen dafür

Mit einer tiefen IV-Rente, die nicht zum Leben reicht, haben Uber-Fahrende ein Anrecht auf Ergänzungsleistungen. Diese zahlen wir mit unseren Steuern. Und deshalb kostet das Uber-Modell indirekt auch uns Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Wir zahlen die Kollateralschäden des Uber-Dumping-Modells. Auch dann, wenn eine Fahrerin oder ein Fahrer die Stelle verliert, weil Uber sie von der App gesperrt hat. Das macht der Multi zum Beispiel, wenn ein Fahrer zu oft einen Auftrag ablehnt. Die entlassene Person landet dann häufig bei der Sozialhilfe. Auch die zahlen wir mit unseren Steuern. Mit anderen Worten: Das Uber-Modell privatisiert die Profite und sozialisiert die Kosten. Doch damit nicht genug: Auch in anderen Branchen gibt es sogenannte Plattformen, die nach dem Uber-Modell funktionieren. Etwa in der Reinigung, in der Betreuung von Kindern und alten Menschen, für Handwerksarbeiten oder bei der Essenslieferung. Auch dort sind die Löhne meist tief, die soziale Absicherung schlecht.

Wenn sich das Modell durchsetzt, gehören bald auch Lohnempfänger mit normalen Arbeitsverträgen zu den Verlierern: Denn durch das Sozialdumping kommen auch ihre Löhne unter Druck.

* Kurt Pärli, Arbeits- und sozialversicherungsrechtliche Fragen der Sharing Economy. Schulthess Verlag, 2019, Fr. 39.-.

Christian Egg.

Work online, 13.12.2019.

Personen > Egg Christian. Uber. Rechtsgutachten. Work online, 2019-12-13