

Warum Uber-Fahrten so billig sind

Der Steuerzahler muss die Rechnung teilweise übernehmen, so ein neues Gutachten. Die Aktionäre freuen sich.

Niklaus Vontobel

Uber wird bekämpft von der Unia, die Öffentlichkeit schaut zu. Vom Fahrdienst-Vermittler aus den USA verlangt die grösste Gewerkschaft der Schweiz, er müsse die Spielregeln einhalten. Er sei Arbeitgeber der Fahrer, die seine App nutzen. Uber will eine Plattform sein, die Fahrer würden ihre eigenen Chefs sein wollen. Die Öffentlichkeit mag sich fragen: Arbeitgeber oder nicht, warum soll das dermassen von Bedeutung sein? Und wenn es wichtig wäre für Uber und Unia, was geht es Herr und Frau Meier auf der Strasse an?

Derlei Fragen werden nun in einem neuen Gutachten beantwortet, das die Unia in Auftrag gegeben hat beim Basler Rechtsprofessor Kurt Pärli. Es zeigt auf: worum es geht im Streit um Uber für Fahrer und Kunden, für Uber selber und notabene für den Schweizer Steuerzahler.

Die Folgen ergeben sich entlang einer Kausalkette, an deren Anfang die Fahrer stehen. Das Recht muss sie nämlich einordnen. Ist Uber ihr Arbeitgeber, gelten sie als *nicht* selbstständig Erwerbende. Ist Uber nicht ihr Arbeitgeber, sind sie selbstständig Erwerbende. Je nach Status haben sie andere Rechte und Pflichten. Um viel Geld geht es vor allem bei den Beiträgen an diverse Versicherungen.

Ein selbstständiger Fahrer erhält von Uber kein Geld für die drei Sozialversicherungen: die Vorsorge fürs **Alter und für Hinterlassene (AHV)**, gegen **Invaliddität (IV)** und gegen Erwerbsausfall (EO). Uber zahlt nichts, die Fahrer alles. Wären sie aber Nicht-Selbstständige, müsste



Eine technologische Revolution? Der Fahrdienst-Vermittler Uber ist umstritten. Bild: René Ruis/Keystone

«Entschädigen Plattform-Konzerne ihre Beschäftigten wie Selbstständige, dann werden zwar die Services günstiger, aber die Kosten muss teilweise die Allgemeinheit tragen.»

Kurt Pärli
Rechtsprofessor Uni Basel

Uber die Hälfte zahlen. Nach diesem Muster geht es weiter, quer durchs Dickicht aller staatlichen Versicherungen.

Millionen von Franken werden neu verteilt

Berufliche Vorsorge? Als Arbeitgeber müsste Uber ab einem Mindestlohn die Hälfte zahlen. Arbeitslosenversicherung? Uber zahlt die Hälfte. Unfallversicherung? Uber zahlt alles. Damit dreht sich alles um liebe Geld, und zwar um viel. All die Beiträge läppern sich zusammen. Alles in allem belaufen sie sich auf 25 bis 30 Prozent eines Lohnes. Wenn vielleicht 3000 Fahrer mit der Uber-App herumfahren, kommen über die Jahre einige Millionen zusammen. Früher

floss dieses Geld an die Versicherungen. Gilt Uber nicht als Arbeitgeber, wird es neu verteilt.

Für Uber bleiben die Personalkosten tiefer. Die Aktionäre können mit höheren Gewinnen rechnen. Die Börsenbewertung ist besser. Ein grosser Investor von Uber ist etwa der Staatsfonds von Saudi-Arabien. So ist der Streit von Uber aus Kalifornien mit einer Schweizer Gewerkschaft verlinkt mit dem Königshaus von Saudi-Arabien.

Die Kunden können sich freuen, ist Uber nicht Arbeitgeber. Die Fahrten bleiben günstiger als bei anderen Taxifahrern. Dieser Preisvorsprung entsteht, weil selbstständige Fahrer weniger Beiträge zahlen an staatliche Versicherungen. Nichts zu tun

hat er hingegen mit technologischen Fortschritten. Gilt Uber als Arbeitgeber, werden die Fahrten teurer. Oder Uber verlässt die Schweiz. Solche Rückzüge hat der Vermittler in anderen Ländern schon angekündigt.

Die Fahrer erhalten weniger Geld an ihren Versicherungsschutz, wenn sie als selbstständig gelten. Sie können alles selber zahlen, wenn sie möchten. Es ist freiwillig, sich gegen Unfall oder Arbeitslosigkeit zu versichern. Meist sind sie schlecht gesichert gegen all die Risiken. Kurzfristig sparen sie zwar Geld, sie müssen weniger Beiträge zahlen. Doch die Selbstständigkeit ist ein Schönwetter-Konstrukt. Die Fahrer sparen nur, wenn alles gut geht. Werden sie nach einem Unfall invalide, ist der Regenschirm löchrig.

Von der Unfallversicherung gibt es weder Taggelder noch **Invalidenrente**. Von der beruflichen Vorsorge gibt es keine **Invalidenrenten**. Ein Jahr lang haben sie gar nichts. Danach können sie von der **AHV eine Invalidenversicherung** erhalten. Das reicht nirgends hin. Die Fahrer werden **Ergänzungsleistungen** erhalten.

An dieser Stelle sind Herr und Frau Müller betroffen. Die **Ergänzungsleistungen** werden vom Steuerzahler beglichen. Wenn also Uber, die Fahrer und die Kunden sparen an den Versicherungen, erhält am Ende der Steuerzahler die Rechnung präsentiert. Professor Pärli sagt: «Wenn Plattform-Konzerne ihre Beschäftigten wie Selbstständige entschädigen, dann werden die Services zwar günstiger, aber die Kosten trägt teilweise die Allgemeinheit.»