

Kanton Zürich fordert Geld vom Taxidienst Uber

Das Uber-Modell ist nicht AHV-tauglich

NZZ am Sonntag von Marco Metzler 8.5.2016, 12:07 Uhr Firmen wie Uber bezahlen ihren Fahrern keine Sozialabgaben. Zürcher Behörden fordern nun eine Nachdeklaration.



Uber-Fahrer protestieren gegen Preissenkungen.
Bild aufgenommen in Mexiko-Stadt am 22. Januar 2016.

Uber-Fahrer sind selbständig. So sieht es die Technologiefirma Uber, die mittels App Taxidienste vermittelt. Doch diese Selbständigkeit und das Geschäftsmodell von Uber kommen weltweit unter Druck. Der Konflikt entzündet sich an der Frage, ob Uber-Fahrer nicht eher Angestellte sind. Dann müsste die Firma für Sozialabgaben und Risiken aufkommen.

Weltweit fahren über 1,1 Mio. Personen für Uber. In den USA, wo es über 400 000 sind, wird die Firma vor Gericht bedrängt. Vor zwei Wochen konnte Uber in Kalifornien und Massachusetts einen Streit beilegen, indem sich die Firma verpflichtete, bis zu 100 Mio. \$ an Fahrer zu bezahlen, und ihnen erlaubt, sich in lokalen Vereinen zu organisieren. Die entscheidende Frage, ob es sich bei den Fahrern um Angestellte handelt, wurde aber ausgeklammert. Diese Woche wurden in Florida und Illinois neue Klagen lanciert, die diese Frage klären wollen.

Uber will sich wehren

Auch in der Schweiz kommt Uber in dieser Woche stärker unter Druck. Wie die «Rundschau» berichtete, hat die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) entschieden, dass Uber-Fahrer als Angestellte gelten. Wenn ein Fahrer im Transportgewerbe selbständig werden will, muss er bei der Suva einen Antrag stellen.

Für die Sozialversicherungsanstalten ist diese Beurteilung verbindlich. Bei der SVA Zürich etwa werden Taxifahrer, die ihre Fahraufträge von einer Zentrale zugewiesen bekommen, als unselbständig beurteilt, sagt SVA-Sprecherin Daniela Aloisi. Uber-Schweiz-Chef Rasoul Jalali sieht sich nicht als Taxizentrale, sondern als Technologieplattform, die selbständige Fahrer mit Kunden verknüpft. Doch

seine Argumente ziehen bei der Behörde nicht: «Ob die Zuweisung über eine Telefonzentrale oder eine technologische Plattform geschieht, ist unerheblich. Der Auftraggeber gilt sozialversicherungsrechtlich als Arbeitgeber und muss die Sozialversicherungsbeiträge für seine Mitarbeiter abrechnen», sagt Aloisi. Dies gelte aber nicht nur für Uber-Fahrer, es gebe auch ähnliche Probleme mit Taxizentralen.

Nach dem Suva-Entscheid nimmt die SVA Zürich laut Aloisi Kontakt mit dem Arbeitgeber auf und fordert eine Nachdeklaration. Erfolgt diese nicht, werde die Firma aufgrund von branchenüblichen Löhnen eingeschätzt und erhalte eine verbindliche Rechnung. Will eine Firma nicht zahlen, muss sie den Rechtsweg beschreiten. Eine solche Beschwerde hat derzeit etwa Taxi 444 am Laufen.

Auch Jalali von Uber will gerichtlich vorgehen, sollte man sich nicht anders finden. Im Raum Zürich vermittele man per App rund 1000 aktive Fahrer an über 100 000 Nutzer. Er wünscht sich, dass die Behörden wichtige grundsätzliche Unterschiede ihres digitalen Modells berücksichtigten. «Unser Ansatz ermöglicht es, mit selbständigen Fahrern zusammenzuarbeiten.» Man könne nicht eine Technologiefirma zum Arbeitgeber machen, das würde den gesamten Fortschritt aufhalten. «Dann programmiert keiner mehr eine App», so Jalali.

Doch selbst wenn Uber Sozialabgaben bezahlen müsste, wäre das Geschäftsmodell nicht bedroht. Die Abgaben für AHV und Arbeitslosenversicherung von rund 15% verteuern eine Uber-Fahrt nur um 12%. Das ist zu normalen Zeiten immer noch viel günstiger als ein Taxi. Wäre Uber aber gezwungen, Angestellte zu haben, müsste sie zusätzlich Personalabteilungen aufbauen, was die Kosten nach oben triebe.

Im Januar sanken die Preise bei UberX, das lizenzierte Fahrer einsetzt, in der Schweiz um 20%. Um zu wachsen, senkt Uber die Preise weltweit und damit auch die Margen der Fahrer. Das führte rund um den Globus zu Protesten. Die Milliardenbewertung von Uber ist nur gerechtfertigt, wenn die Firma zur globalen Nummer 1 wird. Je etablierter, desto stärker kann sie die Preise senken.

Doch Uber ist kein Einzelfall. Die Problematik betrifft alle digitalen Plattformen, die Arbeit vermitteln – seien es Fahrer, Putzleute, Babysitter. In den USA nimmt diese Art der Arbeit zu: 0,9% der Erwachsenen haben laut JP Morgan in den letzten drei Jahren so gearbeitet. Damit werde vor allem volatiles Einkommen im Hauptjob ausgeglichen.

Es braucht neue Modelle

Uber betont, ihre Fahrer schätzten, dass sie ihr eigener Boss seien und die Arbeitszeit frei wählen könnten. «Durch die Plattformen entsteht ein Prekariat», kritisierte hingegen Natalie Foster, Mitgründerin des Selbständigen-Portals Peers.org, an einer Veranstaltung am GDI in Rüslikon. Die Arbeitswelt spalte sich immer mehr auf. Das volatile Einkommen mache die Leute verletzlich. Zudem rechneten die Leute oft falsch und vernachlässigten Steuern oder Benzinkosten.

Weil sich die klassische Firma zunehmend auflöse, denkt Foster darüber nach, wie man ein flexibleres, neues soziales Sicherheitsnetz für das digitale Zeitalter spannen könnte. Es sei wichtig, dass man nicht die sozialen Errungenschaften der letzten Jahrhunderte aufgeben, da diese eine Mittelschicht geschaffen hätten. Foster befürwortet etwa ein bedingungsloses Grundeinkommen. Als Alternative schlägt sie ein persönliches Konto vor, in das alle Plattformen einen Prozentsatz einzahlen, so dass Arbeitnehmer für Freizeit, Krankheit oder Ferien sparen können.

Auch Jalali würde eine technologische Lösung begrüßen: «Wenn es um Technologie geht, sind wir die Ersten, die nach pragmatischen Lösungen suchen. Das ist der zukunftsweisende Weg. Neue Technologien, die Strukturen durchbrechen, kann man nicht in ein altes Korsett zwingen», so Jalali. Spätestens wenn in einigen Jahren selbstfahrende Autos bei Uber Fahrer ersetzen, wird sich das Problem mit den Sozialabgaben von selbst lösen.