Factsheet bzgl. Geschäftsbeziehung Post/SBB mit Uber

Wieso ist eine Kooperation von staatsnahen Betrieben wie Post und SBB mit Uber unverantwortlich und inakzeptabel?

1. **Uber setzt sich weltweit bewusst über Gesetze hinweg.**
   Uber versucht, mit Milliardenkapital im Rücken und unabhängig von der lokalen Gesetzeslage, weltweit sein Geschäftsmodell durchzusetzen. Gemäss den internen Anleitungen zur Markteroberung versuchet Uber sich unabhängig von demokratisch vereinbarten Gesetzen und Behördenentscheiden festzusetzen. So bekräftigte in der Schweiz das Amt für Wirtschaft in Genf von Anfang an, dass das Geschäftsmodell in Genf nicht zulässig sei. Uber legte trotzdem los. Sogar nach einem Bundesgerichtsurteil, welches das Verbot bestätigte, führte Uber das Angebot UberPop in Genf eine Zeit lang weiter. Der Konzern akzeptiert seine Angestellten nicht als solche, obwohl die Suva dies so verfügt hat. Uber organisiert systematisch gewerbsmässigen Personentransport mit Fahrer/innen, welche die Verkehrszulassungsverordnung nicht respektieren (Eidg. Zulassung und Mitführen eines Fahrtenschreibers). Uber verwendet zur Preisfeststellung das App als Taxameter, was von den wegweisenden nationalen Behörden ausdrücklich als nicht zulässig bezeichnet wurde. Dies sind nur einige Beispiele.

   ➔ **SBB und Post können nicht mit einem Geschäftspartner zusammenarbeiten, der Gesetze bewusst nicht einhält und seine faktische Marktmacht zur Durchsetzung eines illegalen Geschäftsmodells einsetzt.**

2. **Uber führt Beschäftigte hinters Licht und begeht unlauteren Wettbewerb.**
   Fahrer/innen bei Uber werden aktiv rekrutiert und mit falschen Versprechungen angelockt. Für die Kategorie UberX macht Uber Umsatzversprechen von CHF 10‘000 – 14‘000. In der Realität ist es heute etwa die Hälfte. So bleiben Fahrer/innen oft hochverschuldet und mit getätigten Investitionen (u.a. in neue Autos) sitzen. Uber setzt den Fahrer/innen einen Vertrag mit einer Firma in Holland vor, den sie nur aufs Handy erhalten und akzeptieren müssen. Uber ändert regelmässig und einseitig diese Verträge und kündigt Leute ohne Einhaltung von Fristen. Dies geschieht auffällig oft mit Leuten, die sich beschweren und mit gewerkschaftlicher Unterstützung Kritik anbringen. Zurück bleiben extrem tiefe Einkommen und Löcher in den Pensionskassen. Bei Krankheit und Ferien haben Fahrer/innen kein Einkommen. Ausserdem ist die Abgabe von 25-30% an Uber, ohne dass die Firma Betriebs- und Investitionsrisiken übernimmt, völlig überzogen. Die Fahrer/innen werden von der Suva nicht als Selbstständige anerkannt (ca. 95% melden sich auch nicht an) und von Uber nicht als Angestellte. Sie können nicht legal arbeiten, so z.B. ihr Einkommen nicht ordentlich versteuern. Zudem fahren die meisten Fahrer/innen ohne entsprechende Haftpflichtversicherung für den gewerblichen Personentransport, was sie zusätzlichen Gefahren aussetzt.

Eine grosse Mehrheit der Uber-Fahrer/innen ist auf der Strasse nicht gesetzeskonform unterwegs. Uber weiss das. Trotzdem treibt die Firma die Fahrer/innen an, möglichst viele Fahrten zu machen. Mittlerweile gibt es mehrere Dutzend Verurteilungen von Uber-Fahrer/innen. An Infoanlässen informiert dann Uber jeweils die anderen Fahrer/innen bewusst falsch und behauptet, dass die öffentlich gewordenen Verurteilungen nicht wegen Verstössen gegen die Verkehrszulassungsverordnung (VZV) und die Arbeits- und Ruhezeitverordnung II (ARV II) geschahen, sondern weil die Autos nicht fahrtüchtig gewesen seien. So geschehen in Basel. Falls es Bussen wegen Verstössen gibt, fordert Uber die Fahrer/innen auf, die Bussen in die lokalen Büros zu bringen, sie werden dann übernommen.

Bei der Analyse der Kostenstruktur Ubers wird klar: Die günstigen Preise beruhen auf Scheinselbstständigkeit, Nichtzahlen der MwSt. für Vermittlungs- und Transportportdienstleistungen und der Lohn- und Sozialabgaben der Arbeitnehmer/innen. Der Konzern subventioniert zudem mit dem Ziel der Markteroberung die Fahrten weltweit mit Milliarden. Uber betreibt klar unlauteren Wettbewerb.

➔ **Es ist unverantwortlich von SBB und Post, mit einem Geschäftspartner zusammenzuarbeiten, der Arbeitnehmer/innen hinters Licht führt, prekarisiert und mit riesiger Kapitalmacht unlauteren Wettbewerb betreibt.**

3. **Uber nützt profitabel die öffentlichen Infrastrukturen, zahlt jedoch kaum Steuern.**
   Uber betreibt ein Firmenkonstrukt ohne ordentlichen Geschäftssitz in der Schweiz, der sich gegenüber den Behörden auskunftsbereit gäbe. Der Konzern bezahlt kaum Gewinn- und keine Mehrwertsteuern. Zudem beansprucht der Konzern Verbände, Behörden und Gerichte über Gebühr, ohne etwas beizutragen.

   ➔ **SBB/Post legitimieren mit ihrer Zusammenarbeit mit Uber ein Geschäftsmodell, das für das Funktionieren des Schweizer Gesellschaftssystems verheerend ist.**

4. **Uber kooperiert nicht mit den Vollzugsbehörden.**
   Vollzugsbehörden erhalten vom Uber-Konzern keine Daten über Fahrer/innen, Anzahl Fahrten, Umsätze, etc. Wird eine Übertretung eines Uber-Fahrers auf der Strasse festgestellt und erfolgt eine Verzeigung, kooperiert Uber nicht mit den Behörden, sondern verweist auf die Tatsache, dass alle Daten nur in Holland gespeichert werden. Man solle doch ein Rechtshilfegesuch stellen. Ausserdem ist bekannt geworden, dass Uber über einen Algorithmus Behördenkontrollen ihrer Fahrer/innen umgehen kann, was kürzlich zu einem internationalen Skandal führte. Es ist davon auszugehen, dass diese Massnahme auch in der Schweiz angewendet wurde. Zudem weigert sich Uber, seine Autos anzuschreiben und verunmöglicht so Kontrollen der Polizeibehörden auf Einhaltung der VZV und ARV II.

➔ **SBB und Post dürfen nicht Beihilfe zu der weltweit gängigen Uber-Praxis der Umgehung und Nichtkooperation mit den Kontrollbehörden leisten.**

5. **Uber höhlt Arbeitsgesetz, Sozialversicherungsgesetz, das ganze System der Arbeitsbeziehungen und den soziale Schutz von Arbeitnehmer/innen aus.**
   Neben der Weigerung, über Steuern einen Beitrag an die öffentlichen Kosten zu leisten, unterminiert Uber auch die Sozialversicherungen, indem das Unternehmen sich weigert, entsprechende Beiträge für seine Fahrer/innen zu entrichten.
   Die Suva hat alle Argumente von Uber für eine angebliche Unselbstständigkeit seiner Fahrer/innen zurückgewiesen. Ein Gutachten von Professor Kurt Pärli kommt zum selben Schluss. Uber verweigert seit Jahren die Zahlung der geschuldeten Sozialversicherungsbeiträge.
   Durch das Uber-Konstrukt will Uber den Gerichtsstand Schweiz umgehen. Uber verlangt von seinen Fahrer/innen, ihre Rechte in Holland und auf Englisch einzuklagen.

   ➔ **Uber schafft eine neue, dem Arbeitsgesetz zuwiderhandelnde Form von ausbeuterischen Arbeitsverhältnissen, welche dem Tagelöhnertum aus dem 19. Jh. entsprechen. SBB und Post dürfen hier keine Beihilfe leisten!**

6. **Uber ist eine Gefahr für die Verkehrssicherheit und die Kunden.**
   Es gibt gute Gründe, weshalb das Taxigewerbe auf der ganzen Welt reguliert wird. Ein Hauptgrund ist die Verkehrssicherheit. Man will, dass nicht zu viele Autos auf den Strassen sind (Hürden der Zulassung) und dass die Chauffeure nicht übermüdet fahren (Einhaltung ARV). Uber fährt mit unqualifizierten Chauffeuren und überprüft die ARV nicht (eine Missachtung der Arbeitgeberpflicht). Zudem weiss ausser Uber niemand, welche Privatperson in welches Auto einsteigt.
   Die versicherungsrechtliche Situation für die Kund/innen ist unklar. Sollte während eines gewerbsmässigen Personentransports ein Schaden entstehen und der Chauffeur ist nicht entsprechend versichert, werden die Versicherung Regress nehmen. Ein Grossteil der Uber-Chauffeur/innen verfügt über keine entsprechende Haftpflichtversicherung. Sowohl Kund/innen als auch Fahrer/innen könnten sich so in der Schuldenfalle wiederfinden. Zudem führt die unlautere Konkurrenz von Uber dazu, dass Taxifahrer/innen verarmen und ihrerseits die Sicherheitsregeln nicht mehr einhalten.
   Uber unterrichtet seine Fahrer/innen über Tricks, wie sie Polizeikontrollen vermeiden können. Gängig ist die Praxis, die Kundschaft vorne einsteigen zu lassen und sie zu bitten, im Kontrollfall zu behaupten, es handle sich bei der Fahrt um einen nicht gewerblichen Freundschaftsdienst. Diese Situation kann gemäss dem Zürcher Polizeichef auch für die Kundschaft wegen Begünstigung strafrechtliche Konsequenzen haben.
   Ausserdem hat Uber wegen sexueller Übergriffe und mangelndem Schutz der Kund/innen weltweit einen sehr schlechten Ruf. Gemäss englischer Presse sind 2016 40 sexuelle Übergriffe in London allein in Uber-Fahrzeugen passiert.
   Auch bietet Uber für Kund/innen mit Handicap oder Blindenhund nur diskriminierende Angebote und ist nicht wie die Taxiunternehmen an die Transportpflicht gebunden.

➔ **SBB und Post müssen auch zum Kundenschutz vor einer Kooperation mit Uber absehen – bis das Unternehmen gesetzeskonform arbeitet.**

7. **Uber ist gewerkschaftsfeindlich.**
   Sobald Uber in der Schweiz Wind davon kriegt, dass ein Fahrer seine Gewerkschaftsrechte wahrnimmt oder nur mit seiner Gewerkschaft in Kontakt steht, werden die Chauffeur/innen umgehend entlassen bzw. von der Applikation gesperrt. In den USA bekämpft Uber mit aller Kraft Gesetzgebungen, welche Uber-Fahrer/innen erlauben, eine Gewerkschaft zu gründen. In Seattle, wo dies nun erlaubt ist, nötigte Uber seine Fahrer/innen 18 Tage lang, jeden Tag einen 10-minütigen gewerkschaftsfeindlichen Podcast anzuhören. Wenn dieser nicht bei Arbeitsanfang vollumfänglich abgehört wurde, wurden diesen Fahrer/innen keine Fahrten vermittelt.

   ➔ **SBB und Post: Keine Zusammenarbeit mit Uber, welche die kollektiven Rechte der Arbeitnehmenden missachtet.**

8. **Uber zerstört ein Gewerbe, das über die kantonalen Taxigesetze als Teil des öffentlichen Verkehrs gilt.**
   Seit dem Aufkommen von Uber sind vielerorts die Taxiumsätze um 50% eingebrochen. Tausende von Existenzen sind zerstört oder gefährdet. Das Taxigewerbe zahlt Sozialleistungen, Mehrwertsteuern, überprüft die ARV, wird behördlich kontrolliert. Es ist in den Kantonen und Städten seit Jahrzehnten gewachsen und erbringt die in den Taxigesetzen vorgesehenen öffentlichen Dienstleistungen. Uber will das ‚Arschloch namens Taxi' (Zitat CEO Kalanick) mit allen Mitteln verdrängen und als multinationales Unternehmen Monopolrenten aus den Städten abziehen.

   ➔ **SBB und Post dürfen nicht bei der Zerstörung von Tausenden lokalen Arbeitsplätzen mithelfen.**

9. **Alle beobachten Uber. Falls sich das schädliche Geschäftsmodell durchsetzt, warten andere Anbieter in anderen Branchen mit ähnlichen Modellen auf.**

   ➔ **SBB und Post dürfen als staatsnahe Betriebe nicht dazu beitragen, dies zu legitimieren. SBB und Post als staatsnahe Unternehmen müssen die Interessen der Schweiz vertreten und nicht einem Dumping-Konzern wie Uber die Türen öffnen.**