



**Die Gewerkschaft.
Le Syndicat.
Il Sindacato.**

**Medienmappe zu Uber der Gewerkschaft Unia
Region Nordwestschweiz
Basel, 30. September 2015**

Kann Uber weiterhin über dem Gesetz stehen?

In dieser Mappe möchten wir gewisse Uber-Mythen, welche Uber auch immer wieder geschickt in den Medien platzieren kann, hinterfragen. Der legale Status ist weltweit umstritten (https://en.wikipedia.org/wiki/Legal_status_of_Uber%27s_service). Für eine kurze Übersicht über die Situation weltweit und Einführung zum Uber: <http://www.fr-online.de/wirtschaft/uber--ein-arschloch--namens-taxi-,1472780,31745956.html>

Uber ist in über 300 Städten und auf 6 Kontinenten geschäftlich tätig. In 40% der Städte wurden in der einen oder anderen Form Verbote oder Einschränkungen gegen Uber erwirkt, wurde in irgend einer Form ‚Nein‘ gesagt. In Basel-Stadt ist Uber seit Dezember 2014 mit dem Angebot UberPop präsent. TaxifahrerInnen berichten bereits von klaren Umsatzeinbussen, obwohl schätzungsweise erst knapp 40 UberPop-Fahrer in Basel fahren. In Zürich sind es 10x mehr und die Taxisektion Zürich spricht von Umsatzeinbussen ihrer Mitglieder von bis zu 40%. Anlass genug, ein paar Mythen über Uber genauer unter die Lupe zu nehmen.

1. Mythos: Uber ist ein Technologiekonzern

Uber ist in erster Linie ein Transportunternehmen, welches es schafft alle seine Kosten zu externalisieren. Uber arbeitet ohne viel Personal (anstatt einer Vermittlungszentrale gibt es das App), ohne eigene Autos, ohne teure Versicherungen. Die FahrerInnen müssen für Verschleiss und Benzin aufkommen und haften für das Versicherungsrisiko zunächst selbst. Die Investitionen gehen in geschickte Kommunikation, Kampagne und Lobbying.

Doch funktional transportiert Uber, wie jedes Taxi, Personen von A nach B. Im Basler Taxigesetz wird das Taxi im § 3 des Taxigesetzes wie folgt definiert: „Das Taxi dient dem gewerbsmässigen Transport von Personen und Waren gegen ein in der Tarifverordnung festgesetztes Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung.“ Nach BV Art. 8 (Rechtsgleichheit) müsste Uber wie ein Taxi behandelt werden. Es ist nicht zulässig, gesetzlich Gewerbebetrieben, welche die gleiche Dienstleistung anbieten, unterschiedlich zu behandeln. Es ist nicht relevant, wie man eine Dienstleistung oder das Fahrzeug nennt. Sondern welche Funktion es ausübt. Und dies ist eben der Transport von Personen von A nach B gegen Entgelt. Daher ist Uber eigentlich ein Taxi und gehört als solches den gleichen

Regulierungen unterworfen. Das schöne englische Sprichwort fasst es gut zusammen: Was aussieht wie eine Ente, quakt wie eine Ente, ist eine Ente.

2. Mythos: Uber ist ein Limousinenservice

Dies wird seltsamerweise auch regelmässig von der Basler Regierung behauptet, obwohl Uber in Basel nur die Dienstleistung UberPop anbietet, welche weit entfernt von einem Limousinenservice ist. Trotzdem ist das Argument, dass als Limousinenservice Uber keine Bewilligung braucht. Ein Limousinenservice entscheidet sich vom Taxi in der Art, wie der Preis zustande kommt. Im Taxi wird er mit einem Taxameter, amtlich reguliert, nach gefahrener Distanz berechnet. Ein Limousinenservice unterscheidet sich darin, dass man vor Beginn der Fahrt eine Pauschale ausmacht. Dies ist bei Uber definitiv nicht der Fall. Der definitive Preis ist erst am Ende der Fahrt auf dem Smartphone sichtbar. Dass die Behörden behaupten, Uber sein kein Taxiservice ist eine grobe Ungleichbehandlung und unzulässig. Der Begriff Limousinenservice wird ausserdem kaum als rechtlichen Begriff benutzt, in der ARV 2 nennt man dieses Angebot Mietwagen mit Chauffeur.

3. Mythos: Das Uber-App ist zulässig als Taxameter

Für Taxidienstleistungen ist der Taxameter in Basel-Stadt Pflicht. In einem Schreiben vom 19.9.2014 hält das Eidg. Institut für Metrologie METAS klar fest, dass wenn das kantonale Recht einen Taxameter gemäss Verordnung des EJPD vorschreibt, so genügen Apps diesen Anforderungen nicht. Uber müsste wie alle Taxis ein Taxameter mitführen. Der Berechnungsmodus wird in allen Kantonen vorgegeben. Das Uber-App berechnet den Preis einerseits nach gefahrenen Kilometern, andererseits nach der Fahrzeit. Dieser doppelte Tarifberechnung ist jedoch nach der Tarifordnung der Stadt Basel mit verfügbaren Höchsttarifen nicht zulässig. Diese Verstoss gegen die Tarifordnung müsste geahndet werden. Zudem sieht der Fahrgast keine Fahrpreisanzeige während der Fahrt, wie es in der Taxameterverordnung des EJPD vorgeschrieben ist. Preisbekanntgabeverordnung (PBV) 942.211 regelt ausserdem dass die Preisangaben im Taxigewerbe klar und vergleichbar bestimmt werden. Das Surge-Pricing von Uber entspricht dem nicht. In der Verordnung zum Taxigesetz im Kanton Basel-Stadt ist das Anschreiben der Tarife klar sichtbar im Auto Pflicht. An alle diese Vorgaben hält sich Uber nicht.

4. Mythos: Uber ist immer billiger

Uber verwendet das System Uber Surge Pricing, welches mittels Algorithmen unter Einbezug von Marktlage den für Uber optimalen Preis berechnet. Mit dieser Preisstrategie, verlangt Uber zum Teil bis ein 7-faches seiner eigenen Preise (http://bits.blogs.nytimes.com/2012/01/08/disruptions-taxi-supply-and-demand-priced-by-the-mile/?_r=0). Dies ist im Taxigewerbe wegen Übervorteilung (OR 21) nicht erlaubt. Auch ist dies ein Verstoss gegen die Tarifordnung und die festgelegten Höchsttarife. Vergleiche dazu: <http://www.20min.ch/finance/news/story/So-kann-Uber-ploetzlich-megateuer-werden-10426853>

Es gibt viele gut dokumentierte Fälle, bei den Uber völlig überrissene Preise verlangte (<http://www.wired.com/2014/12/uber-surge-sydney/>). So nach Terrorangriffen in Australien oder in Halloweenächten in den USA. Gerade die festgelegten Tarife sind Teil eines öffentlichen Angebots auf den Taximärkten weltweit. Jeder soll ein Recht auf Mobilität zu einem garantierten Preis haben. Uber hebt dieses Prinzip aus.

5. Mythos: UberPop ist eine Mitfahrgelegenheit

Auch bei UberPop bestellt der Fahrgast über das App einen Taxidienst. Ohne sein Fahrziel einzugeben, kommt der Uber-Fahrer auf Bestellung. Der Kunde kann dem Chauffeur nach Einsteigen mitteilen, wohin er/sie fahren will. Genau gleich wie in einem Taxi. Nur wenn ein Kunde den ungefähren Fahrpreis wissen will, muss er das Fahrziel eingeben. Uber nennt sich Mitfahrgelegenheit – in der Realität nur Schall und Rauch – um sich, medial gekonnt inszeniert, in einer Stadt festzusetzen. Uber soll 2016 an die Börse gehen und wird schon mal auf USD 50 Milliarden wert geschätzt. Erwirtschaftet eine Mitfahrgelegenheit solche Profite?

6. Mythos: Uber-Fahrer sind GelegenheitsfahrerInnen

Häufiges Argument: UberPop-FahrerInnen sind GelegenheitsfahrerInnen und nicht den Gesetzen für erwerbsmässigen Personentransport unterstellt. Um erwerbsmässig Personen zu transportieren, muss man es regelmässig machen und Geld damit verdienen. Die Regelmässigkeit ist gesetzlich gegeben, wenn innert 16 Tagen mehr als zwei Mal gegen Bezahlung gefahren wird. Geld verdient wird dann, wenn der Fahrpreis die Kosten des Transports übersteigt. Dies ist bei Uber der Fall. Ausser wenn jemand monatlich nur 2-3 Fahrten macht, gelten auch für UberPop-FahrerInnen die gleichen Regeln wie für alle anderen, welche erwerbsmässigen Personentransport machen. Das heisst zum Beispiel: Eine Eidgenössische Zulassung und das Mitführen eines Fahrtenbeschreibers mitsamt Einhaltung der dazugehörigen Arbeits- und Ruhezeitverordnung.

7. Mythos: Uber-FahrerInnen sind Selbstständige

Die neuen SUVA-Auflagen schliessen neuerdings für selbstständige, ordentliche TaxifahrerInnen die einfache Selbstständigkeit aus. Sie müssen eine AG oder GmbH gründen, damit sie als Selbstständige anerkannt werden und eine Taxihalterbewilligung im Kanton Basel-Stadt erhalten. Bei Uber fahren Private Taxidienste ohne diese Auflagen. Machen sie zudem eine Erfolgsrechnung, zahlen sie Steuern? Ist Uber nicht einfach ein Schwarzarbeitgebender, welcher unser ganzes Sozialsystem aushebelt? Wird dies in Basel vom Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) genügend überprüft?

Uber-Fahrer sind aus folgenden Gründen Scheinselbstständige. Es besteht ein klares Abhängigkeitsverhältnis. Uber legt die Tarife fest, schreibt Fahrzeugtypen vor, vermittelt die Aufträge, bestimmt den Transportweg und kann Leute auch sperren und aus dem System schmeissen. Oder auch sanktionieren, wenn sie Fahrten nicht annehmen. Uber informiert über SMS und Emails die FahrerInnen, wo sie sich zu welchen Zeiten aufhalten sollen. In Kalifornien wurde ein erster Gerichtsfall gegen Uber gewonnen, in dem das Gericht argumentierte, dass Uber Arbeitgeber sei und Sozialleistungen zu entrichten habe.

<http://techcrunch.com/2015/06/17/uber-drivers-deemed-employees-by-california-labor-commission/#.azzcsx:Cshw>

8. Mythos: Uber macht selber Background-Checks ihrer Chauffeure und sorgt für einen sicheren Dienst

Im Taxigewerbe wird ein guter Leumund verlangt, will man mit seinem eigenen Auto gewerblichen Personentransport durchführen. Der Leumund wird polizeilich geprüft. Auch hier beansprucht Uber andere Regeln für sich. Sie überprüfen ihre Fahrer selber – oder auch nicht. In verschiedenen Ländern kam es zu Vorfällen der sexuellen Belästigung und der

Vergewaltigung durch Uber-Fahrer. Taxifahrer müssen ausserdem regelmässig zum medizinischen Überprüfung. Uber verlangt das nicht. Auch dies ist nicht gerade förderlich für die öffentliche Sicherheit.

David Fagin, Journalist von der Huffington Post, wollte es genauer wissen. Er meldete sich als UberPop-Fahrer. Er wurde nicht nach seiner Fahrbewilligung gefragt, nur seine Fahrzeugpapiere wurden einmal angeschaut, keine medizinische Überprüfung, keine Ausbildung oder Einarbeitung. Er erhielt dafür sofort ein Smartphone mit den Uber-Applikationen. http://www.huffingtonpost.com/david-fagin/life-as-an-uber-driver_b_4698299.html

Im Taxigewerbe gilt: Der Staat wirft ein Auge auf das Individuum, welches mit einer Maschine durch die Gegend rast, um die Sicherheit zu garantieren. Daher gibt es Auflagen, Tests, Kontrollen. Uber verlangt für sich, dass es dies nicht brauche und sich selber reguliere.

9. Mythos: Uber versichert seine FahrerInnen

Uber-Fahrzeuge sind nicht wie Taxis versichert. Dies ist eine Gefahr für die KundInnen wie auch die Chauffeure selbst. Wer ist Schuld, wenn jemand zu Schaden kommt? Hier ein Fall aus den USA: <http://www.sfgate.com/bayarea/article/Uber-denies-fault-in-S-F-crash-that-killed-girl-5458290.php>

10. Mythos: Uber-FahrerInnen verdienen gut, sie haben gute Arbeitsbedingungen

Gerade an Orten, wo Uber schon lange präsent ist kommt es immer wieder zu Protesten wegen zu geringem Verdienst. Uber bietet ein neue Form von Arbeitsbeziehung, in der wissenschaftlichen Diskussion wird von Gigeconomy gesprochen. Wie ein Künstler für einen Auftritt (Gig) wird einE Uber-FahrerIn jedes Mal für einen Gig gemietet. Es gibt keine festen Arbeitsverträge, kein Recht, Arbeit zu bekommen. Uber zahlt keine AHV, keine Pensionskasse und hebt so unser Sozialsystem aus. Es gibt kein regelmässiges Einkommen, die Verfügbarkeit ist potenziell rund um die Uhr, um auf ein ausreichendes Gehalt Ende Monat zu kommen.

Im Folgenden hängen wir eine Vergleichskalkulation zu möglichen Umsätzen mit den verschiedenen Angeboten von Uber im Vergleich mit einem Taxi. Der Mythos, Uber-FahrerInnen verdienen CHF 40 Franken in der Stunde (gelesen in der BZ letzte Woche) wird durch die Zahlen entlarvt. Gerade bei UberPop-Angeboten sind langfristig die Umsatzmöglichkeiten deutlich kleiner als im Taxigewerbe. Auch die Löhne im Taxigewerbe sind prekär und in den letzten Jahren stark sinkend (CHF 13-17 Franken in der Stunde für angestellte TaxifahrerInnen). Durch Uber kommen die 700 TaxifahrerInnen weiter unter Druck. Sie arbeiten alle auf Basis von Umsatzbeteiligung.

Vergleichskalkulation bei optimierter Fahrzeugausnutzung Uber und Taxigewerbe

Preise für:		Grossraum Basel			in der Stadt Basel		
		Uber			61 333 33 33	Höchsttarife Stadt Basel	
Kosten Grundtaxe Tarife usw.		Pop	X	Black			
Grundtaxe		3.00	4.00	6.00	6.00	6.50	
Zeit 100%	Umschaltzeit 15%	0.30	0.40	0.60	1.16	1.16	
Preis pro besetzten km		1.35	2.20	3.60	3.40	4.30	
Maximale Durchschnittsgeschwindigkeit	km	3037.50	4950.00	8100.00	7650.00	9675.00	
	Min. km	22	2.73	1840.91	2454.55	3681.82	1067.73
Umsatz bei 180 Std. + Fahrten		450	6228.41	9204.55	14481.82	11417.73	13667.73
Umsätze bei Auslastung Wartezeit 15 bzw. 30 Min. pro Std. Präsenzzeit	75%	4671.31	6903.41	10861.36	8563.30	10250.80	
	50%	3114.20	4602.27	7240.91	5708.86	6833.86	
Vergleich		54.6%	80.6%	126.8%	100.0%	119.7%	
Durchschnittspreis pro Fahrt		13.84	20.45	32.18	25.37	30.37	
Std. Vergleich Auslastung von 100% ohne 1 Minute Wartezeit was es im Taxigewerbe nicht gibt							
Davon Besetzt	50%						
km Ertrag		29.70	48.40	79.20	74.80	94.60	
Zeit Ertrag		18.00	24.00	36.00	10.44	10.44	
Total Umsatzertrag besetzte Fahrten		47.70	72.40	115.20	85.24	105.04	
Effektiver Umsatz Ertrag pro Std Präsenzzeit		23.85	36.20	57.60	42.62	52.52	
Vermittlungskosten	20% 25%	4.77	7.24	14.4	6.39	0.00	
Rest Ertrag	15%	19.08	28.96	43.20	36.23	52.52	
Autokosten pro km		0.60	0.65	0.75	0.65	0.70	
km Kosten besetzt und Lehrfahrt		13.20	14.30	16.50	14.30	15.40	
Brutto Ertrag für Halter und Fahrer pro Stunde		5.88	14.66	26.70	21.93	37.12	
Ertrag max Lenkzeit Monat	180	1058.40	2638.80	4806.00	3946.86	6681.60	
Bei Auslastung im Durchschnitt 75% d.h. 15 Minute Wartezeit pro Std Präsenzzeit.							
Umsatz Ertrag pro Std Präsenzzeit		17.89	27.15	43.20	31.97	39.39	
Brutto Ertrag für Halter Fahrer pro Stunde		4.41	11.00	20.03	16.45	27.84	
Ertrag max Lenkzeit Monat		793.80	1979.10	3604.50	2960.15	5011.20	
Bei Auslastung im Durchschnitt 50% d.h. 30 Minute Wartezeit pro Std Präsenzzeit.							
Umsatz Ertrag pro Std Präsenzzeit		11.93	18.10	28.80	21.31	26.26	
Brutto Ertrag für Halter und Fahrer pro Stunde		2.94	7.33	13.35	10.96	18.56	
Ertrag max Lenkzeit Monat		529.2	1319.40	2403.00	1973.43	3340.8	
Vergleich		26.8%	66.9%	121.8%	100.0%	169.3%	

Zum Abschluss: Das Phänomen Uber – eine Herausforderung für unsere Behörden und die ganze Gesellschaft

Uber ist tatsächlich auch bei uns ein neues Phänomen. Uber kommt in den Basler Markt und ignoriert alle Regeln. Wie wird damit umgegangen? Ist das die gute, neue Welt? Oder bringen auch diese Deregulierungen von öffentlichen Bedürfnissen schlussendlich auch nur höhere Preise und schlechtere Qualität der Dienstleistung? Uber muss sich nicht an ärgerliche Dinge, wie die Beförderungspflicht halten (TaxifahrerInnen müssen jeden Kunden mitnehmen). Angebote im Dienste der Allgemeinheit, wie das kommunal gewachsene Taxigewerbe, wird es von einem Multi aus San Francisco übernommen. Was passiert dabei mit den Arbeitsbedingungen?

Die Unia fordert, dass Uber verboten wird, bis sie sich an Regeln und Gesetze für berufsmässigen Personentransport und das Arbeitsgesetz halten.