

## TOP 3.7.5 EuGH UBERPop (Rs C-526/15)

### 1. Beschreibung der Problematik

Das 2009 in den USA gegründete Unternehmen UBER bietet unter anderem die Vermittlung von Fahrdiensten per Smartphone an. Dabei greift das Unternehmen **auch auf private FahrerInnen** (Variante UBERPop) und deren Autos zurück. In vielen Ländern ist dieser Dienst, nicht zuletzt aus sozial- und beschäftigungspolitischen Gründen, umstritten und stößt auf den erbitterten Widerstand etablierter Taxiunternehmen.

Nun hat ein **belgisches Gericht** den Fall UBER vor den **EuGH** gebracht: Im Ausgangsrechtsstreit hatte die Brüsseler Taxifunkzentrale Unterlassungsklage gegen UBER eingebracht wegen Verstoß gegen die brüsseler Taxiordnung, welche Beförderungsdiensten BerufstaxifahrerInnen vorbehält. UBER argumentiert, dass UBERPop eine „unentgeltliche Dienstleistung“ sei, da die „Fahrer lediglich eine Kostenerstattung und kein Entgelt“ erhalten. Diese Argumentation wurde seitens des belgischen Gerichts aufgegriffen und argumentiert, dass eine Gleichbehandlung der Vermittlung von „Ridesharing“ durch UBER mit herkömmlicher (telefonischer) Taxivermittlung an BerufstaxifahrerInnen unverhältnismäßig aufgrund des Subsidiaritätsprinzip und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sein könnte. Der EuGH muss nun prüfen, ob die Brüsseler Taxiordnung mit dem Europarecht vereinbar ist.

### 2. Auswirkungen

UBER stellt neben vielen anderen Ländern auch in Österreich eine App zur Verfügung, die zur Vermittlung von Beförderungsleistungen dienen soll. Die Variante UBERPop mit Privatpersonen als FahrerInnen wird in Österreich bislang noch nicht angeboten. In Österreich ist es FahrerInnen auch gemäß **§ 2 Abs 1 Gelegenheitsverkehrsgesetz** untersagt, durch das Mitnehmen von anderen Personen einen gewerbsmäßigen Gewinn zu erwirtschaften. Würde der EuGH, den von UBER bzw dem vorlegenden Gericht vorgebrachten Argumenten folgen, könnte das zum **Export des Modells UBER-Pop auch in weitere europäische Mitgliedstaaten**, etwa nach Österreich, führen. Dieses EuGH-Verfahren ist daher politisch brisant.

### 3. Stand der Verhandlungen

Da ein wichtiges interessenspolitisches Anliegen betroffen ist, wurde eine **BAK-Stellungnahme** an das Bundeskanzleramt eingebracht. Es scheint jedoch eher unwahrscheinlich, dass der EuGH im Sinne von UBER entscheidet und die Brüssel Taxiverordnung zu Fall bringt. Gemäß **bisheriger EuGH-Rechtsprechung** fallen sowohl die von UBER durchgeführten Vermittlungstätigkeiten, als auch die von den FahrerInnen erbrachten Beförderungsdienstleistungen klar unter den Begriff der „entgeltlichen Dienstleistungen“.

Zudem ist auch noch ein **weiteres wichtiges spanisches EuGH-Verfahren** betreffend UBER (Rs C-434/15) nun vor dem EuGH anhängig, in welchem die Frage entschieden werden soll, ob die von UBER angebotenen Dienstleistungen eine Transport- oder eine E-Commerce-Dienstleistung darstellt. Wir werden beide Verfahren genau beobachten. Mit einer Entscheidung in den beiden Fällen ist wohl frühestens Ende des Jahres oder im Jahr 2017 zu rechnen.

#### 4. Position/Forderung der AK

Seitens der AK und der Gewerkschaften werden **die Arbeitsweise von Plattformen wie UBER kritisch** gesehen (vgl etwa Kuba/Heiling, Digitale Arbeitsvermittlungsplattformen: Versuch einer strukturellen Bewertung, <http://blog.arbeit-wirtschaft.at/digitale-arbeitsvermittlungsplattformen/>).

In der BAK-Stellungnahme im EuGH-Verfahren wurde darauf hingewiesen, dass die Tätigkeit von UBER klar als **entgeltliche Dienstleistung** einzustufen ist. UBER ist Bestandteil einer „marktlichen Sharing Economy“, die Tätigkeit des Unternehmens ist ganz **grundsätzlich anders** konzipiert, als **etwa echte „Mitfahrzentralen“**, die dazu dienen die laufenden Kosten der Fahrzeughaltung und Fortbewegung zu decken. Dies lässt sich etwa am Beispiel der Fahrkosten-Berechnung verdeutlichen:

- Der weltweit größte Anbieter von Mitfahrgelegenheiten BlaBlaCar schlägt einen Preis auf der Grundlage der Reisedecke vor (ca 5 €/100 km), welcher gegebenenfalls um bis zu 50% erhöht bzw gesenkt werden kann. Diese Preisdeckelung **verhindert gewerblichen Missbrauch** und stellt sicher, dass die Fahrpreise eine **faire Beteiligung** an den für den/die FahrerIn üblicherweise entstehenden Kosten reflektieren.
- Im Unterschied dazu erfolgt die Berechnung der entfernungsabhängigen Fahrtkosten bei UBER durch den Server in den Niederlanden mittels GPS. Die Fahrkosten werden von der KundInnen-Kreditkarte abgebucht und nach **Abzug einer 20%igen Vermittlungsprovision**, die sich das Unternehmen einbehält, an den Mietwagenunternehmer weitergeleitet. UBER ist somit umsatzbeteiligt. Die **FahrerInnen haben keinerlei Einfluss auf die Berechnung und Höhe des Fahrpreises**, der nicht zuletzt von der Nachfrage abhängt und in extremen Fällen auch das 400-fache des Mindestpreises erreichen kann. Die flexible Preisgestaltung (aus Sicht von UBER und nicht aus Sicht der FahrerInnen!) führt somit zu **überteuerten Preisen in Zeiten großer Nachfrage**.