



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

PRESSEMITTEILUNG Nr. 50/17

Luxemburg, den 11. Mai 2017

Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-434/15
Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain, SL

Nach Ansicht von Generalanwalt Szpunar gehört die elektronische Plattform Uber, bei der es sich um ein innovatives Konzept handelt, zum Verkehrssektor, so dass Uber auferlegt werden kann, die nach nationalem Recht erforderlichen Lizenzen und Genehmigungen zu erwerben

Für Uber gilt nämlich nicht der durch das Unionsrecht für Dienste der Informationsgesellschaft gewährleistete Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs

Uber ist eine elektronische Plattform, über die durch den Einsatz eines mit der Uber-Applikation (im Folgenden: App) versehenen Smartphones in den Städten, in denen Uber präsent ist, eine Dienstleistung des Personennahverkehrs bestellt werden kann. Die App erkennt den Standort des Nutzers und findet ortsnahe verfügbare Fahrer. Nimmt ein Fahrer die Fahrt an, teilt die App dies dem Nutzer mit, wobei das Profil des Fahrers und der geschätzte Preis für die Fahrt zu dem vom Nutzer genannten Ziel angegeben werden. Am Ende der Fahrt wird der Fahrpreis automatisch von der Kreditkarte abgebucht, deren Daten der Nutzer bei seiner Anmeldung zur App angeben muss. Die App enthält auch eine Bewertungsfunktion: Die Fahrer können von den Fahrgästen bewertet werden und umgekehrt. Durchschnittsnoten unterhalb eines bestimmten Schwellenwerts können zum Ausschluss von der Plattform führen. Im Rahmen des Dienstes namens UberPop befördern Privatleute, die keine Berufskraftfahrer sind, in ihren eigenen Autos die Fahrgäste.

Im Jahr 2014 erhob die Asociación Profesional Elite Taxi (im Folgenden: Elite Taxi), eine berufsständische Vereinigung von Taxifahrern der Stadt Barcelona (Spanien), vor dem Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (Handelsgericht Nr. 3 von Barcelona) Klage gegen die spanische Gesellschaft Uber Systems Spain, SL (im Folgenden: Uber Spain), die zu dem Konzern gehört, der die in Rede stehende Plattform betreibt, wegen unlauteren Wettbewerbs gegenüber den Fahrern von Elite Taxi. Elite Taxi macht insbesondere geltend, Uber Spain sei nicht befugt, in der Stadt Barcelona die Dienstleistung UberPop zu erbringen, weil weder Uber Spain noch die Halter der fraglichen Kraftfahrzeuge oder deren Fahrer über die in der Taxi-Verordnung der Stadt Barcelona vorgeschriebenen Lizenzen und Genehmigungen verfügen.

Da der Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona der Ansicht ist, dass die Entscheidung des Rechtsstreits die Auslegung mehrerer Vorschriften des Unionsrechts erfordere, hat er dem Gerichtshof mehrere Fragen nach der Beurteilung der Tätigkeit von Uber anhand des Unionsrechts sowie nach den aus dieser Beurteilung zu ziehenden Konsequenzen gestellt.

In seinen heutigen Schlussanträgen führt Generalanwalt Maciej Szpunar zunächst aus, dass im Wesentlichen zu klären sei, ob für die von der Plattform Uber angebotenen Leistungen als „Dienste der Informationsgesellschaft“¹ der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs gelte oder ob sie

¹ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften sowie der Regelungen für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. 1998, L 204, S. 37) in der Fassung der Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. 1998, L 217, S. 18), ersetzt durch die Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. 2015, L 241, S. 1); Richtlinie 2000/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2000 über bestimmte rechtliche Aspekte der Dienste der Informationsgesellschaft, insbesondere des elektronischen Geschäftsverkehrs, im Binnenmarkt („Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr“) (ABl. 2000, L 178, S. 1).

zu dem im Recht der Mitgliedstaaten geregelten Verkehrssektor² gehörten. Im erstgenannten Fall könnten die in der Taxi-Verordnung der Stadt Barcelona für den Betrieb von Uber vorgeschriebenen Lizenzen und Genehmigungen mit dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs unvereinbar sein, während es den Mitgliedstaaten im letztgenannten Fall grundsätzlich freistünde, die Tätigkeit von Uber zu reglementieren.

Der Generalanwalt ist der Ansicht, es sei zwar Sache des nationalen Gerichts, den Sachverhalt zu ermitteln und zu bewerten, doch sei der fragliche Dienst ein **gemischter Dienst**, von dem ein Teil auf elektronischem Weg erbracht werde und der andere Teil definitionsgemäß nicht.

Ein gemischter Dienst könne unter den Begriff „Dienste der Informationsgesellschaft“ fallen, wenn (1) die nicht elektronisch erbrachte Leistung von dem elektronisch erbrachten Dienst wirtschaftlich unabhängig sei (wie es u. a. bei Plattformen für den Kauf von Flugtickets oder die Buchung von Hotelzimmern der Fall sei) oder (2) der Anbieter den gesamten Dienst erbringe (d. h. sowohl den auf elektronischem Weg erbrachten Teil als auch den nicht auf elektronischem Weg erbrachten Teil) oder entscheidenden Einfluss auf die Bedingungen ausübe, unter denen Letzterer erbracht werde, so dass beide Dienste eine untrennbare Einheit bildeten, vorausgesetzt, das zentrale Element (oder alle wesentlichen Bestandteile des Geschäfts) werde auf elektronischem Weg vollzogen (wie es z. B. beim Online-Verkauf von Waren der Fall sei).

Der von Uber angebotene Dienst erfülle keine dieser beiden Voraussetzungen. Die Fahrer, die im Rahmen der Uber-Plattform Beförderungen durchführten, übten keine eigenständige Tätigkeit aus, die unabhängig von der Plattform Bestand hätte. Diese Tätigkeit gebe es vielmehr nur dank der Plattform, ohne die sie bedeutungslos wäre. Uber kontrolliere auch die wirtschaftlich relevanten Faktoren der im Rahmen der Plattform angebotenen Beförderungsdienstleistung. Denn Uber i) lege die Bedingungen für den Zugang der Fahrer zu der Tätigkeit und für deren Ausübung fest, ii) belohne Fahrer, die eine große Zahl von Fahrten durchführten, finanziell und informiere sie über Orte und Tageszeiten, die ihnen voraussichtlich zahlreiche Fahrten und/oder vorteilhafte Tarife verschafften (was Uber in die Lage versetze, ihr Angebot an die Nachfrageschwankungen anzupassen, ohne auf die Fahrer formell Druck auszuüben), iii) kontrolliere, wenn auch indirekt, die Qualität der von den Fahrern verrichteten Arbeit, was sogar zum Ausschluss der Fahrer von der Plattform führen könne, und iv) lege de facto den Preis für den erbrachten Dienst fest.

Alle diese Merkmale schlossen es aus, in Uber einen bloßen Vermittler zwischen Fahrern und Fahrgästen zu sehen. Außerdem stelle im Rahmen des von der Plattform Uber angebotenen gemischten Dienstes die Beförderungsleistung (also der nicht auf elektronischem Weg erbrachte Dienst) ohne jeden Zweifel die Hauptleistung dar, die dem Dienst seinen wirtschaftlichen Sinn verleihe.

Die auf elektronischem Weg erbrachte, in der Herstellung des Kontakts zwischen Fahrgast und Fahrer bestehende Leistung habe daher im Verhältnis zur Beförderungsleistung weder eigenständigen noch zentralen Charakter. **Aus diesem Grund könne der von Uber angebotene Dienst nicht als „Dienst der Informationsgesellschaft“ eingestuft werden.** Es handle sich vielmehr um die Organisation und den Betrieb eines umfassenden Systems des Personennahverkehrs auf Abruf.

Uber biete auch keinen Mitfahrdienst an, denn der Zielort werde von den Fahrgästen bestimmt, und die Fahrer erhielten eine Bezahlung, die die bloße Erstattung der entstandenen Kosten bei Weitem übersteige.

In Anbetracht dessen, dass die Beförderungsleistung in wirtschaftlicher Hinsicht das zentrale Element darstellt, während der in der Herstellung des Kontakts zwischen Fahrgästen und Fahrern mittels Smartphone-App bestehende Dienst nebensächlich ist, schlägt der Generalanwalt dem

² Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. 2006, L 376, S. 36). Vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie, der gegenüber die in Fn. 1 genannten Richtlinien Spezialregelungen darstellen, sind Verkehrsdienstleistungen einschließlich des Personennahverkehrs und der Taxis ausgeschlossen.

Gerichtshof vor, zu antworten, dass **der von der Plattform Uber angebotene Dienst als „Verkehrsdienstleistung“ zu qualifizieren ist.**

Aus dieser Auslegung folgt, dass für die Tätigkeit von Uber der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Rahmen der „Dienste der Informationsgesellschaft“ nicht gilt und dass sie somit den Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats unterliegt, in dem sie nicht ansässig sind³ (konkret dem Erfordernis, die in der Taxi-Verordnung der Stadt Barcelona vorgeschriebenen Lizenzen und Genehmigungen zu erwerben).

HINWEIS: Die Schlussanträge des Generalanwalts sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

HINWEIS: Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) der Schlussanträge wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255

*Filmaufnahmen von der Verlesung der Schlussanträge sind verfügbar über
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*

³ Art. 91 AEUV.