

DELEØKONOMI

EU kan åbne døre for den omstridte taxi-tjeneste Uber

Af Maria Rosenberg Rasmussen

Naja Kjærgård Laursen

Fredag den 6. november 2015, 05:00

Del:



Europa-Kommissionen har netop udsendt en ny strategi for det indre marked, hvori den såkaldte deleøkonomi bydes varmt velkommen i Europa. Kommissionens omfavnelser af den nye type virksomheder vækker skepsis i den danske fagbevægelse



Taxi-chauffører fra hele Europa demonstrerede på gaden i Bruxelles i september. De skal dog ikke regne med at EU-kommissionen vil hjælpe dem med at bremse Uber.

Foto: Scanpix

EU-Kommissionen vil gøre deleøkonomien stueren og sender med en ny strategi kraftige signaler til EU-domstolen, der med en igangværende retssag kan overtrumfe de nationale forbud og gøre Uber lovlig i samtlige 28 medlemslande.

»Deleøkonomien kan skabe masser af arbejdspladser, nye muligheder og skatteindtægter, hvis bare vi lader den flyve. Fordi det er et relativt nyt fænomen i medlemslandene kan der være et grundlæggende instinkt til at dræbe de nye forretningsmodeller og favorisere den traditionelle måde at gøre tingene på. Det er ikke nødvendigvis en god ide.«

Sådan sagde Jyrki Katainen, næstformand i Europa-Kommissionen, under lanceringen af den nye strategi for EU's indre marked. Det skete i Bruxelles onsdag i sidste uge.

Han understregede, at de eksisterende spilleregler ikke har kunnet følge med de innovative nye forretningsmodeller, som er ved at bide sig ind på det europæiske marked.

Vi risikerer at gå væk fra det arbejdsmarked, vi har arbejdet

“ for de sidste 100 år, og så bliver det igen op til den enkelte hele tiden at sørge for, at ens arbejdsforhold er i orden.

Tine Skov Jensen, EU-konsulent i LO

»Det ville være trist, hvis Europa blev det eneste kontinent, som nægter adgang til de nye forretningstyper. Det ville være problematisk i forhold til at skabe arbejdspladser, så vi tager den nye deleøkonomi meget seriøst. Når vi er færdige med at implementere den nye strategi, vil Europa være et helt anderledes kontinent; mere konkurrencedygtigt, mere vækstvenligt og bestå af innovative løsninger, der skaber jobs«, sagde Jyrki Katainen.

Kommissionen vurderer, at deleøkonomien indenfor de kommende 10 år vil vokse fra en omsætning på 100 milliarder til 2.250 milliarder kroner på globalt plan.

Spansk Uber-protest



Taxi-chauffør protesterer mod Ubers indtog i Madrid. En spansk domstol har bedt EU-domstolen afgøre, om Uber er en taxi-forretning eller en teknologisk tjeneste. I tilfælde af det sidste, vil afgørelsen overtrumfe de nationale forbud. - Foto: Scanpix



Villig arbejdskraft

Hos den danske fagbevægelse ser man ikke kun nye muligheder. Man frygter også, at Kommissionens satsning på deleøkonomien og nye virksomhedsmodeller, som fx den omdiskuterede kørselstjeneste Uber, kan undergrave det danske arbejdsmarked:

»Vi risikerer at gå væk fra det arbejdsmarked, vi har arbejdet for de sidste 100 år, og så bliver det igen op til den enkelte hele tiden at sørge for, at ens arbejdsforhold er i orden,« siger Tine Skov Jensen, EU-konsulent hos LO.

»En bekymring er, at et mere ureguleret arbejdsmarked er ved at sprede sig. Der har været krise, arbejdsløsheden i EU er stadig høj og det gør folk mere villige til at påtage sig hvilket som helst job uanset vilkårene. Det kan blive et stort tilbageslag for de tilkæmpede rettigheder vi trods alt mener, man har gjort sig på det europæiske arbejdsmarked. Det gælder fx retten til ferie, pension, barsel og løn under sygdom«, siger Tine Skov Jensen.

“ Uber tilbyder bare platformen.

Susanne Stulemeijer, talsperson for Uber i Europa

Uber er den store spiller

En af de helt store spillere indenfor deleøkonomien er taxitjenesten Uber, som ramte det europæiske marked i april 2014. Uber er i løbet af 2015 blevet politianmeldt i Danmark, erklæret ulovlig i Frankrig og Belgien, men bydes velkommen i Storbritannien. Og netop medlemslandenes forskellige lovgivning er et stort problem for det indre marked, mener Europa-Kommissionen, der gerne ser, at EU's 28 medlemslande får ens lovgivning på området.

Firmaet har i dag cirka 100.000 chauffører i Europa, heraf et par hundrede i Danmark. Men hvor mange af dem, der er fuldtidsbeskæftigede og hvor mange der blot arbejder et par timer om ugen, kan Uber ikke bekræfte over for Ugebrevet A4:

»Uber tilbyder bare platformen, så begrebet fuldtidschauffør eksisterer ikke rigtigt. En partnerchauffør bestemmer selv, hvor mange timer han eller hun vil være til rådighed via platformen. Så derfor regner vi ikke i arbejdspladser,« siger Ubers talsperson i Europa Susanne Stulemeijer.

“ Dommerne ved EU-Domstolen ser naturligvis på den virkelige verden. De kan jo se, hvad der foregår omkring dem.

Peter Vesterdorff, ph.d. i EU-ret og tidligere ansat ved EU-domstolen

Uber for EU-domstolen

Det centrale stridsspørgsmål, som EU-domstolen skal afgøre, er, hvorvidt Uber er et traditionelt taxiselskab, eller blot udbyder af en teknologisk platform.

Den distinktion er essentiel mener Peter Vesterdorff, ph.d. i EU-ret og tidligere ansat ved EU-domstolen, da det juridiske grundlag for teknologiske platforme er langt mindre defineret end reglerne for taxikørsel. Uber vil således som teknologisk platform kunne omgå de 28 medlemslandes nationale krav til arbejdsrettigheder og forbrugersikkerhed.

»Hvis EU-domstolen afgør, at Uber er en traditionel taxivirksomhed, så kan man inden for visse grænser opretholde de nationale reguleringer, der fx tjener til beskyttelse af sikkerheden, forbrugerne eller miljøet,« siger Peter Vesterdorff og forklarer, at hvis firmaet derimod defineres som en teknologisk platform, falder det ind under EU's servicedirektiv, og hermed kan EU regulere området i samtlige 28 medlemslande.

Han vurderer, at EU-domstolen vil skele til Kommissionens positive opfattelse af deleøkonomiens potentiale, når den skal træffe sin afgørelse:

»Dommerne ved EU-Domstolen ser naturligvis på den virkelige verden. De kan jo se, hvad der foregår omkring dem, og at EU-Kommissionen støtter det deleøkonomiske område. Det betyder ikke, at de nødvendigvis følger Kommissionen, men der er nok alligevel en tendens til det.«

“ Vi er ikke interesserede i, at EU-domstolen skal træffe den afgørelse. Man ser jo mærkværdige afgørelser herfra og de danner efterfølgende præcedens.

Allan Andersen, forhandlingssekretær i 3F's transportgruppe

Vigtigt politisk signal

Det er et meget vigtigt politisk signal, når Kommissionen udsender en ny strategi, da det tegner et billede af, hvilke lovforslag Kommissionen vil fremsætte indenfor de nærmeste år, siger Peter Vesterdorff og præciserer:

»Især hvis der kommer en dom, der godkender Uber, så vil man i Kommissionen sætte sig ned og tænke over, hvordan man kan regulere den del af deleøkonomien. Det skal selvfølgelig vedtages af Ministerrådet og Europa-Parlamentet, men herefter er det europæisk lovgivning, som landene har at rette sig efter og dermed undgå andre lignende sager i fremtiden.«

En sag for Danmark

3F, der repræsenterer taxichaufførerne i Danmark, er skeptiske i forhold til Kommissionens udspil og mener ikke, at Uber-sagen skulle være endt ved EU-domstolen. For det betyder netop, at det bliver domstolen i Luxembourg, der kommer til at afgøre, hvorvidt Uber skal kunne operere i EU og dermed Danmark.

»Det er hen i vejret. Vi er ikke interesserede i, at EU-domstolen skal træffe den afgørelse. Man ser jo mærkværdige afgørelser herfra og de danner efterfølgende præcedens. Det ville være noget simplere, hvis vi bare kunne sige, at vi i Danmark har regler, og de regler skal overholdes,« siger Allan Andersen, forhandlingssekretær i 3F's transportgruppe.

Han afviser desuden blankt Kommissionens påstand om, at et selskab som Uber vil kunne skabe flere arbejdspladser.

»Der skal kun køres et bestemt antal personer i Danmark, de køres i dag af turistbusser og taxichauffører, vi har fuldstændig styr på det. Der er jo ikke flere folk, der skal køres, bare fordi Uber kommer ind på markedet, derfor skaber de heller ikke flere arbejdspladser.«

“ **Man udfører et stykke arbejde og bliver lønnet, men derudover har man ingen rettigheder.**

Tine Skov Jensen, EU-konsulent i LO

Et nyt arbejdsmarked

Deleøkonomien er et nyt område for den danske fagbevægelse, men den har allerede indtaget en central placering, da den potentielt vil kunne ændre arbejdsmarkedet grundlæggende.

Den nye LO-formand, Lizette Risgaard, skrev i oktober om deleøkonomien, at »udviklingen ikke behøver at være skidt, men den er i hvert fald en stor udfordring.« Hun henviser til, at nye tider kalder på nye måder at organisere arbejdsmarkedet på og pointerer, at de nye arbejdsgivere skal påtage sig deres arbejdsgiveransvar.

EU-konsulent Tine Skov Jensen uddyber, at LO forholder sig optimistisk til alle tiltag, der kan skabe 'kvalitetsjobs'. Det er imidlertid ikke en selvfølge, når det kommer til de nye deleøkonomiske modeller:

»Ved en virksomhed som Uber bliver man hyret ind uden at være kontraktansat, man udfører et stykke arbejde og bliver lønnet, men derudover har man ingen rettigheder. Hermed er der ikke nogen, der påtager sig arbejdsgiveransvaret, som jo har været kendetegnende for den måde, vi har reguleret arbejdsmarkedet på i Danmark. Det foregår i høj grad igennem de kollektive overenskomster,« forklarer hun og fortsætter:

»Vi er ikke interesserede i et arbejdsmarked, hvor folk er ansat på usikre vilkår, hvor de reelt ikke ved, om de kan leve af den løn de får, og hvor de har ringe mulighed for at stille krav til deres arbejdsgiver. Derudover er det også vigtigt at se på, hvem der egentlig står bag de her såkaldte deleøkonomiske modeller. Hvem får profitten, hvor ryger pengene hen og hvad med

Canadiske protester



Uber er verdensomspændende og har mødt protester på flere kontinenter. Her protesterer chauffører i Toronto, Canada.
- Foto: Scanpix



Kapitalismens DNA

Ifølge Peter Nedergaard, professor i Statskundskab ved Københavns Universitet, er der ikke noget overraskende i Kommissionens nye strategi, der hilser deleøkonomien velkommen. For den Europæiske Unions primære opgave er at skabe et mere effektivt indre marked:

»Kommissionen ser altid nye teknologiske udviklinger, nye produktudviklinger - det kan være internethandel, deleøkonomi eller alt muligt andet - som en mulighed for at få skabt et mere frit indre marked, hvor du reelt kan handle på tværs af EU, fra Sicilien til den nordligste del af Finland, uden hindringer. Det er Kommissionens mål«, siger Peter Nedergaard og fortsætter:

»Der er en helt klar arbejdsdeling i og med, at Kommissionen skal sørge for markedet, mens medlemslandene i højere grad står for socialpolitikken. Så når Kommissionen ikke går ind på socialpolitikken, så er det også fordi, det er noget man har overladt til medlemslandene, mens markedet er noget som Kommissionen har som sin opgave.«

“ Der kan være rigtig mange muligheder i de nye forretningsmodeller, men vi skal sikre os, at vi ikke er blinde overfor de udfordringer, det også fører med sig.

Tine Skov Jensen, EU-konsulent i LO

»Konkurrencens charme«

En virksomhed som Uber vil givetvis være en udfordring for det eksisterende taximarked, siger Peter Nedergaard, men understreger, at det netop er, hvad konkurrence handler om:

»Det er det, der er konkurrencens charme på et stort marked. Man bliver konstant udfordret til at gøre tingene på en mere effektiv eller forbrugervenlig måde. Det er jo en del af kapitalismens DNA, at den altid skal være kreativ og nytænkende.«

I LO er man dog kritisk over for, om Kommissionen reelt ved, hvad deleøkonomien er, og hvad den gør ved det eksisterende marked.

»Vi mangler nogle helt grundlæggende analyser og viden om, hvordan det her kommer til at påvirke vores arbejdsmarked både i Danmark og i Europa, for vi ved jo ikke, om det skaber flere arbejdspladser. De deleøkonomiske modeller bryster sig også ofte af, at de er grønnere og ressourceoptimerende, men det ved vi sådan set heller ikke noget om. Betyder det, at folk bliver bedre til at dele af de eksisterende ressourcer der er, eller betyder det bare, at vi kommer til at øge vores forbrug inden for forskellige områder,« siger Tine Skov Jensen og fortsætter.

»Vi er så småt gået i gang med analyser, men det er jo også et stykke arbejde, som vi mener Kommissionen bør gøre. Der kan være rigtig mange muligheder i de nye forretningsmodeller, men vi skal sikre os, at vi ikke er blinde overfor de udfordringer, det også fører med sig.«

EU-Domstolens afgørelse i Uber-sagen forventes at blive truffet i efteråret 2016.

Fakta: Uber i Europa

Sag ved EU-domstolen

En spansk dommer har bedt EU-domstolen i Luxembourg afgøre, hvorvidt Uber er et traditionelt taxifirma eller en teknologisk platform. Hvis det afgøres, at Uber er en teknologisk platform vil Uber formentlig kunne fortsætte deres kørsel i alle EU's medlemslande, på trods af nationale forbud. Afgørelsen forventes først i efteråret 2016.

Undersøgelse i Europa-Kommissionen

Uber har indgivet en klage til Kommissionen pga. flere landes forbud imod firmaet. Kommissionen er nu i gang med at undersøge samtlige nationale forbud, og vil på den baggrund afgøre, hvorvidt den skal sætte yderligere ind i sagen.

Danmark: Politianmeldelse

Trafikstyrelsen anmeldte i 2014 Uber for overtrædelsen af Taxilovgivningen. Københavns Politi vil inden udgangen af året beslutte, om der skal rejses tiltale imod firmaet, eller om man vil afvente EU-domstolens afgørelse.

Frankrig: Forbud

I Frankrig har Ubers tjeneste Uberpop været forbudt siden den 1. januar 2015. To franske Uber-ansatte er desuden blevet arresteret for bl.a. at opfordre til ulovlig taxikørsel og ulovlig opbevaring af personoplysninger.

Belgien: Forbud

Uber blev erklæret ulovlig i regionen Bruxelles efter en klage fra et taxiselskab. De indstillede deres drift den 14. oktober, men regionens socialdemokratiske trafikminister forsøger nu at ændre den eksisterende taxalovgivning for hermed at kunne legalisere Uber.

Storbritannien: Grønt lys

Den 16. oktober vandt Uber en retssag i London og kan således fortsætte sin kørsel. Domstolen vurderede, at den app som beregner køreturens længde og pris, er usammenlignelig med de traditionelle taxametre, og derfor hører firmaet ikke ind under den eksisterende lovgivning på området.



Copyright © 2014 | Ugebrevet A4

Islands Brygge 32D | 2300 København S | T: +45 27837130 | E: [Kontakt os](#)