



DON'T GIG UP



Polen

Bericht über Fallstudie

Author: Małgorzata Koziarek
(Institut für Öffentliche Angelegenheiten)

(Die ursprüngliche Fassung ist in englischer Sprache)
AUGUST 2019



Dieser Bericht wurde für das Projekt Don't GIG Up! erstellt. Das Projekt wurde mit Fördermitteln über die Ausschreibung VP/2017/004 der Generaldirektion Beschäftigung, Soziales und Inklusion bei der Europäischen Kommission unterstützt.

Die in diesem Bericht dargestellten Meinungen spiegeln ausschließlich die Auffassung der Autorin wider. Die Europäische Kommission ist nicht verantwortlich für die mögliche Verwendung der hier enthaltenen Informationen.

EINLEITUNG

Der hier vorliegende Bericht ist einer der Länderberichte zu Fallstudien, die im Rahmen des von der Generaldirektor für Beschäftigung, Soziales und Inklusion bei der Europäischen Kommission geförderten Projektes ‚Don't GIG Up!‘ durchgeführt wurden. Das Ziel dieses Projektes bestand darin, mehr darüber herauszufinden, welche Rolle der Gewerkschaften und der soziale Dialog für den Schutz der Gig Worker spielen.

Während der Laufzeit von 24 Monaten (von Februar 2018 bis Januar 2020) verbindet das Projekt Studien und Aktionsforschung miteinander, um die mit der Gig Economy verbundenen Merkmale und Herausforderungen in einer Gruppe ausgewählter Länder zu analysieren, nämlich: Deutschland, Frankreich, Italien, Polen, Spanien und Schweden.

Die erste Phase der Aktion war dem Entwurf eines Zustandsberichtes gewidmet. Dieses Dokument bietet einen Überblick über die politische, soziale und akademische Debatte zur Gig Economy und ihren Merkmalen, sowie relevanten Reformen und Daten in den am Projekt beteiligten Ländern.

Während der Bericht eine einheitliche Wissensgrundlage zu dem Thema vermittelt, werden in der folgenden Fallstudie Aktivitäten, die der Organisation der Gig Worker und der Verbesserung ihrer Rechtslage hinsichtlich Beschäftigung und Sozialversicherung dienen sollen, untersucht und ausgewertet¹.

Ein Vergleich der Aktivitäten, der auch im Rahmen von drei dem Informations- und Erfahrungsaustausch dienenden Workshops stattfand, soll zu einer abschließenden Aussage dazu führen, wie sich die Gig Economy auf die Beziehungen zwischen Arbeitsgeber und Arbeitnehmer sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene auswirkt und dazu, Empfehlungen für die Politik unterbreiten.

¹ Da es bei den in Polen tätigen Speisen-Lieferdiensten keine hervorzuhebenden Praktiken gibt, wird in diesem Bericht auch beschrieben, wie ein polnisches Startup-Unternehmen (Pyszne.pl) in diesem Sektor agiert. Dies ist sinnvoll um Vergleiche mit ähnlichen Plattformen in anderen Ländern, die im Rahmen dieses Projektes untersucht wurden, anstellen zu können.

METHODIK UND INHALT DES FALLSTUDIENBERICHTES

Der Bericht beruht auf einem Fragebogen zu jeder Fallstudie, der von Experten der Projektpartner ausgefüllt wurde. Der Fragebogen umfasste drei Teile, die sich mit den folgenden Teilfragen befassten: Merkmale der ausgewählten Aktivität, Hintergrundinformationen zu den jeweiligen Plattformen und abschließende Auswertung.

Eine verkürzte Fassung des Fragebogens wurde verwendet, um einen ersten Überblick zu erhalten und Aktivitäten auszuwählen, die als besonders interessant für das Projekt betrachtet wurden.

Der Fragebogen wurde ergänzt durch eine Einleitung mit einer Beschreibung des Zieles der Maßnahme und der Themen, die untersucht werden sollten.

Um die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu garantieren, enthielt die Einleitung auch eine Anleitung dazu, welche Quellen für die Analyse verwendet werden sollten, nämlich Presseerklärungen und -artikel, vorhandene Literatur (Berichte, Studien, wissenschaftliche Artikel, Stellungnahmen und Strategiepapiere), auf der Webseite [,faircrowd.work'](https://www.faircrowd.work) für das jeweilige Land verfügbaren Bewertungen und Informationen sowie Foren, in denen sich Gig Worker austauschen, in offiziellen oder unabhängigen Studien vorliegende Daten zu Arbeitsbedingungen und Interviews mit Beteiligten, einschließlich denen, die unmittelbar an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt sind.

Die Partner erklärten sich einverstanden, mindestens zwei halb-strukturierte Interviews zu jedem Fall zu führen - möglichst telefonisch - und die als Grundlage für den Fragebogen verwendete Struktur zu nutzen, sich dabei aber auf die Aspekte zu konzentrieren, mit denen die Gesprächspartner am besten vertraut waren.

FALL 1: Durchsetzung und Änderung von Gesetzen, die für Gig Worker (Fahrer) im Personentransport relevant sind

Beschreibung der Maßnahme

Was sind die **Merkmale** der Maßnahme hinsichtlich des Schutzes der Gig Worker (bitte führen Sie alle zutreffenden Interessenbereiche an)?

Der Eintritt von Uber in den polnischen Markt im Sommer 2014 wurde von vielen Fahrgästen willkommen geheißen, die die billige und innovative Dienstleistung zu nutzen begannen, und auch von Fahrern, die eine günstige Gelegenheit zum Geldverdienen suchten, bei der sie keine Formalitäten durchlaufen mussten. Schon kurz darauf, als die lizenzierten Taxifahrer begannen, gegen den unfairen Wettbewerb zu protestieren, wurde die Frage, ob die Praktiken von Uber rechtmäßig wären, öffentlich gestellt, und zwar auch in Form von Protestaktionen, die lizenzierte Taxifahrer und ihre Verbände organisierten. Darauf gab es folgende Reaktionen: a) das Finanzministerium stellte klar, dass Uber-Fahrer Steuerabrechnungen für ihr Einkommen als selbständige Unternehmer abzugeben hätten; b) einschlägige Inspektionsbehörden nahmen Prüfungen auf um festzustellen, ob die Fahrer, die mit dem Anbieten von Personentransportleistungen Geld verdienen, die dafür nötigen Zulassungen hatten und auch alle übrigen dafür geltenden Bestimmungen erfüllten; und c) mit dem Gesetz Nr. 1180/2019 verabschiedete das Parlament mehrere vom Infrastrukturministerium vorgeschlagene Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (Nr. 137/2001) zur Regulierung der Tätigkeit von *Straßentransportvermittlern* und zur Senkung der Anforderungen für die Erlangung von Lizenzen, um es für Fahrer einfacher zu machen, im Personentransport tätig zu werden (die neuen Bestimmungen treten im Januar 2020 in Kraft).

Hinsichtlich der Bestimmungen des Gesetzes über die persönliche Einkommenssteuer (Nr. 350/1991) stellte der Finanzminister in seiner Erklärung im Jahr 2015 klar, dass Geld, das natürliche Personen durch das Anbieten von Transportleistungen über die App Uber verdienen, den oben genannten gesetzlichen Regelungen unterliegt. Da Uber als Vermittler agiert (nicht als Arbeitgeber oder Kunde), ist es die Pflicht der Fahrer, die entsprechenden gesetzlich geforderten Steuerpflichten zu erfüllen. Diese Steuerpflichten gelten unabhängig von den gesetzlichen Anforderungen für Geschäftstätigkeiten und Transportleistungen, d.h. ob jemand ein Gewerbe angemeldet hat oder eine Lizenz für den Personentransport erlangt hat, oder nicht.

Mit dieser Erklärung machte der Finanzminister klar, dass Uber-Fahrer den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zufolge sicherstellen müssen, dass ihre bezahlte Tätigkeit registriert ist und die entsprechenden Steuern bezahlt werden. Wenn kein Arbeitgeber festgestellt werden kann, wie es bei Tätigkeiten, die von Uber oder ähnlichen Plattformen vermittelt werden, der Fall ist, ist die von den Fahrern ausgeführte Tätigkeit als Geschäftstätigkeit anzumelden.

Bei einer solchen Registrierung wird das Verhältnis zwischen dem Fahrer und der Plattform als Beziehung zwischen zwei Unternehmen definiert. Die Festlegung von Preisen und die Bezahlung (sowie weitere Leistungsbedingungen) werden dann als Fragen der Vertragsgestaltung betrachtet, auf die die für Geschäftsbeziehungen geltenden Standards anzuwenden sind. Gleichzeitig ist anzuführen, dass selbständige Fahrer in Polen Pflichtmitglieder in der Sozialversicherung sind (und die entsprechenden Kosten tragen müssen). Dies gilt auch für Gig Worker, sobald die sich als Selbständige registriert haben.

Selbstständigkeit im Sinne von Geschäftstätigkeit, ausgeführt durch eine Person allein, umfasst:

- Eintragung im Zentralen Register- und Informationssystem für Unternehmen (CEIDG) (diese ist kostenlos);
- Bezahlen der Pflichtbeiträge für die Sozialversicherung (als Berechnungsgrundlage dafür werden in der Regel² 60 % des voraussichtlichen Durchschnittslohnes in Polen³ herangezogen); dies deckt die Altersrentenversicherung, die Arbeitsunfähigkeitsversicherung, die Arbeitsunfallversicherung, Arbeitslosenversicherung und Krankenversicherung ab;
- freiwillige Beiträge zur Krankenversicherung und
- Verpflichtungen hinsichtlich Buchhaltung und Finanzberichterstattung, mit denen die Selbständigen praktisch verpflichtet werden, die Kosten für Buchhaltungsdienste zu übernehmen.

Nach den durch die Verbände der lizenzierten Taxifahrer organisierten Protestaktionen wurden mehrmals in verschiedenen Städten von der Allgemeinen Straßenverkehrsinspektion Inspektionen durchgeführt und Fahrern, die Taxidiensten ähnliche Leistungen anboten, ohne die dafür nötige Lizenz zu haben, Bußgelder auferlegt, denn laut Straßenverkehrsgesetz ist für den Personentransport als bezahlte Tätigkeit eine Lizenz erforderlich (Bulsa, 2016; Korolczuk, 2018; Marczak, 2015; epoznan, 2017; Krakow.pl, 2017).

2017 begann das Infrastrukturministerium damit, eine Reihe von Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes zu erarbeiten, mit denen die Tätigkeit von Strassenverkehrsvermittlern reguliert und die Bestimmungen für die Lizenz für den Personentransport geändert werden sollten. Die endgültige Fassung wurde vom Parlament Mitte Mai 2019 als Gesetz Nr. 1180/2019 verabschiedet und wird im Januar 2020 in Kraft treten. Danach wird für die Vermittlungstätigkeit eine Lizenz und die Registrierung in Polen erforderlich sein. Personen, die *unter anderem* wegen Verstößen gegen Arbeitsschutzvorschriften oder arbeitsrechtliche Bestimmungen oder Bestimmungen für Lohnzahlungen verurteilt wurden, dürfen nicht Mitglieder des Vorstandes von Vermittlungsunternehmen sein. Die Vermittlung darf nur Unternehmer, die die entsprechenden Lizenzen für den Personentransport besitzen, für den Personentransport unter Vertrag nehmen. Das Gesetz sieht Bußgelder für Vermittler vor, die ohne Lizenz tätig sind, und auch für Fahrer, die Aufträge von solch einer Vermittlung annehmen. Außerdem werden die Vermittlungen verpflichtet, Aufzeichnungen über sämtliche Aufträge zu führen. Gleichzeitig soll es mit den Änderungen einfacher werden, eine Zulassung als Taxifahrer zu bekommen, um Personentransportleistungen anbieten zu können: insbesondere wird die Forderung nach vorgeschriebenen Schulungen und Prüfungen in Ortskunde und örtlicher Gesetzgebung abgeschafft. Mit den neuen Bestimmungen wird es auch zulässig, für die Berechnung des Fahrpreises mobile Apps als Alternative zu Taxametern zu nutzen.

² Bitte beachten Sie die im voranstehenden Abschnitt dargestellten Ausnahmen.

³ Der Betrag wird vom Ministerium für Familie, Arbeit und Sozialpolitik jedes Jahr zum Ende des abgelaufenen Jahres bekanntgegeben.

Beschreibung der Plattformen

Wie wird die Arbeit zu den betreffenden Themen (z.B. Bedingungen der Anstellungsverträge, Leistungskontrolle und Flexibilität) auf den von der Maßnahme angesprochenen Plattformen organisiert?

Bis Februar 2019 (als die meisten der im Folgenden dargestellten Daten gesammelt wurden) gab es einige Plattformen, die Taxi-Dienste in Polen anboten (oder vermittelten): darunter Uber (die schon Mitte 2014 als erste den Betrieb aufnahmen), Taxify⁴, Mytaxi, iTaxi und Optitaxi. Die beiden zuletzt genannten nehmen Aufträge auch telefonisch entgegen.

Seit Aufnahme seiner Tätigkeit in Polen hat sich Uber als Vermittler betrachtet und in den mit den Fahrern abgeschlossenen Verträgen steht ausdrücklich, dass es allein den Fahrern obliegt, die mit ihrer Tätigkeit laut polnischer Gesetzgebung verbundenen Pflichten zu erfüllen. Ursprünglich mussten die Fahrer nur die folgenden Anforderungen erfüllen: mindestens 21 Jahre alt sein; den Führerschein seit mindestens einem Jahr besitzen; keine strafrechtlichen Verurteilungen haben und keine Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung begangen haben sowie ein Fahrzeug besitzen, das nicht älter als 10 Jahre ist (Borowska, 2018; Cydzik, 2016; Szczepaniak und Szczygieł, 2016).

Nach der Erklärung des Finanzministeriums änderte Uber seine Anforderungen: seit dem 19. Februar 2016 fordert das Unternehmen ausdrücklich, dass die Fahrer, die die Plattform nutzen, als selbständige Unternehmer registriert sein müssen (Sendrowicz, 2016; Sowa, 2016). Vorher „warf die Arbeit für Uber einen schönen Gewinn ab, für den niemand Steuern zahlte“, wie ein Uber-Fahrer angab (Uberblogger, 2016).

Fahrer können im Rahmen der Plattform Uber auch über sogenannte „Partnerfirmen“ tätig werden, die in der Regel Besitzer der geleasteten Flotte sind. Diese Firmen stellen Fahrer direkt an, die keine eigenen Fahrzeuge haben bzw. kein eigenes Gewerbe angemeldet haben (oder es nicht anmelden wollen) (Szczepaniak and Szczygieł, 2016).

Die Fahrer, die rechtlich gesehen bei Partnerfirmen angestellt sind, sind im Rahmen sogenannter „Werkverträge“ [in der englischen Vorlage: contract of mandate] (*umowa zlecenie*) tätig. Dabei handelt es sich um eine dem Bürgerlichen Gesetzbuch unterliegende zivilrechtliche Vereinbarung, deshalb gelten für sie keine arbeitsrechtlichen Bestimmungen (wie z.B. Arbeitszeitbeschränkungen), allerdings darf der Stundenlohn nicht unter dem gesetzlichen Mindestlohn liegen und es besteht die Pflicht zur Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen (außer der Krankenversicherung). Wie bei Anstellungsverträgen ist die Vertragspartei verpflichtet, die persönlichen Steuervorauszahlungen und die Sozialversicherungsbeiträge für den Auftragnehmer zu berechnen und die entsprechenden Beträge von der Vergütung des Auftragnehmers abzuziehen und an die entsprechenden Kassen abzuführen.

Laut Uber waren 2017 reichlich 40 % der Fahrer über Partnerfirmen tätig. Letztere tragen die Kosten für Kraftstoff, Wartung und Abschreibungen. Damit sich solch ein Geschäft selbst trägt, müssen die Fahrzeuge ständig unterwegs sein. Demzufolge wird die Arbeit oft in 12-Stunden-Schichten und damit zu festen Stundenlöhnen organisiert. In einem Interview beschwerte sich ein Uber-Fahrer, dass die Partnerfirmen mehr Aufträge bekämen und dass deren Fahrer ständig in Bewegung seien, während unabhängige Fahrer wie er 30 Minuten warten müssten⁵ (Rozwadowska, 2017). Einige Uber-Fahrer organisierten also

⁴ Im März 2019 umbenannt in „Bolt“.

⁵ Selbständige Uber-Fahrer arbeiteten jedoch weiter mit flexiblen Einsatzzeiten (siehe auch Nowak, 2016).

im Dezember 2016 eine Protestaktion, in der sie die Gleichbehandlung aller Fahrer bei der Zuweisung von Aufträgen forderten. Der Sprecher von Uber bestritt jedoch, dass über Partnerfirmen tätige Fahrer bei der Zuweisung von Aufträgen Priorität genossen (Grabiec, 2016a; Grabiec, 2016b; Nowak, 2016).

Wenn Partnerfirmen beteiligt sind, werden die nach Abzug des an Uber gehenden Anteils verbleibenden 75 % des von den Fahrgästen bezahlten Preises zwischen der Partnerfirma und dem Fahrer aufgeteilt - entweder zu gleichen Teilen oder im Verhältnis 60/40. Den Meldungen für September 2017 zufolge lagen die Stundensätze, die Plattform-Fahrer im Rahmen dieses System verdienen konnten zwischen 10 PLN (laut Auftragsangaben) und 20 PLN (laut Angaben der interviewten Partnerfirmen)^{6, 7} (Rozwadowska, 2017). Im Vergleich dazu betrug der gesetzliche Mindestlohn (brutto) 2017 13,7 PLN (3,77 €) und 2018 lag er bei 14 PLN (3,35 €). Das entspricht einem Nettosatz von 10,25 PLN (2,32 €) beziehungsweise 10,48 PLN (2,51 €)⁸ (nach Abzug der oben aufgeführten Sozialversicherungsbeiträge und Anwendung des Satzes für die persönliche Einkommensteuer auf Einkommen über 200 PLN)⁹.

Da die den Gig-Fahrern angebotenen Einkommenssätze niedrig sind, wurden diese Stellen oft von eingewanderten Beschäftigten (vor allem aus der Ukraine) angenommen, die eher bereit sind, geringere Einkommen zu akzeptieren (Kosiński, 2016a; Rozwadowska, 2017; Ziobrowska, 2017). Es wurde auch über einige Partnerfirmen berichtet, die Stellen ohne vertragliche Bindung anbieten (Szczepaniak and Szczygieł, 2016)¹⁰ oder „unklare Zahlungspraktiken“ anwenden (Uberblogger, 2016).

Die Plattformen verwenden verschiedene Bewertungssysteme, die der Leistungsüberwachung oder Motivation dienen. Uber verwendet ein System, in dem die Fahrgäste die Fahrer bewerten können und umgekehrt. Fahrer, deren durchschnittliche Punktzahl unter dem gewünschten Standard liegt (d.h. weniger als 4,6 von 5 Punkten) werden aufgefordert, eine Schulung zu absolvieren. Falls die Bewertungen nicht besser werden, dürfen sie nicht mehr für die Plattform arbeiten (Kosiński, 2016a). Bei iTaxi hängt die Bewertung vom Fahrzeug (Modell, Alter und Sauberkeit), der von den Fahrgästen abgegebenen Bewertung und der Dauer der Verfügbarkeit des Fahrers für die Plattform ab. Angeblich hat der dritte Faktor ein viel größeres Gewicht für die Zuweisung von Aufträgen durch den Algorithmus der Plattform. iTaxi-Fahrer geben an, dass man mehr als 300 Stunden monatlich arbeiten müsse, um eine hohe Bewertung (und damit mehr Aufträge) zu bekommen und dass die Bewertung drastisch sinkt, wenn ein Fahrer am Wochenende frei macht (Ziomek, 2018). Mytaxi weist Aufträge bevorzugt solchen Fahrern zu, die den Aufkleber „Mytaxi“ auf ihren Fahrzeugen haben.

Die von der Allgemeinen Straßenverkehrsinspektion in Zusammenarbeit mit

6 Damals entsprachen 10 PLN 2,20 bis 2,30 €, demzufolge lag der gesetzliche Mindestlohn zwischen 3 und 3,20 € pro Stunde (brutto). Interessant ist, dass ein *selbständiger* Uber-Fahrer mit einer 40-Stunden-Woche in Krakow sein stündliches Nettoeinkommen im November 2016 auf ca. 10 PLN (zwischen 2,20 und 2,30 €) ansetzte - also nach Abzug des an Uber abzuführenden Anteils von 20 %, Umsatzsteuer, Sozialversicherungsbeiträgen, Kraftstoffkosten, Haftpflichtprämie und Kfz-Versicherung sowie Abzug der Abschreibungen auf das Fahrzeug von den monatlichen Einnahmen in Höhe von 5.400 PLN (entspricht 1.247 €) pro Monat.

7 In der Quelle ist nicht angegeben, ob diese Sätze ausgehend von Netto- oder Brutto-Beträgen berechnet werden.

8 Die aufgrund historischer Wechselkurse berechneten Euro-Beträge sind in Klammern angegeben.

9 Ausgehend von den historischen Wechselkursen entsprechen diese Beträge 45,35 € für 2017 und 47,88 € für 2018.

10 Es ist jedoch anzuführen, dass die Werkverträge für ihre Gültigkeit nicht der Schriftform bedürfen.

anderen Inspektionen durchgeführten Prüfungen zeigten, dass von Vermittlern erteilte Fahraufträge auch von Fahrern ausgeführt werden, die nicht die für das Anbieten bezahlter Personentransportleistungen gesetzlich geforderten Lizenzen besitzen¹¹. Das Infrastrukturministerium rechtfertigte die vorgeschlagenen Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes damit, dass Fahrer (darunter auch ausländische Staatsbürger) oft nicht wissen, welche gesetzlichen Bestimmungen sie einhalten müssen (Gesetz vom März 2019 zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Arbeitszeit von Kraftfahrern).

Weder Uber noch Taxify (Bolt) fordern, dass ihre Fahrer eine Taxi-Lizenz haben. Diese Plattformen fordern von den Fahrern nur, dass sie eine Gewerbetätigkeit angemeldet haben oder über eine registrierte Firma (Partnerfirma) tätig sind. iTaxi und Mytaxi arbeiten dagegen nur mit lizenzierten Taxifahrern (die definitionsgemäß selbständige Unternehmer sind) (Szczepaniak und Szczygieł, 2016; siehe auch die Webseiten der Plattformen). Es ist möglich, dass ein Fahrer Aufträge von mehr als einer Plattform annimmt (mit mehr als einer Plattform zusammenarbeitet).

Entsprechen die Arbeitsvereinbarungen den geltenden gesetzlichen und tariflichen Bestimmungen?

Laut Straßenverkehrsgesetz ist eine der Voraussetzungen für die Erteilung einer Taxi-Lizenz, dass man ins Gewerbeverzeichnis eingetragen ist. Demzufolge sind Taxifahrer in der Regel selbständige Unternehmer. Plattform-Fahrer ohne die gesetzlich vorgeschriebene Lizenz riskieren, dass ihnen von der Straßenverkehrsinspektion ein Bußgeld auferlegt wird. Die geltenden Gesetze fordern insbesondere, dass entweder der Fahrer eine Lizenz als Taxi-Fahrer hat, oder dass er bei einem Inhaber einer Taxi-Lizenz angestellt ist. Partnerfirmen, die die Fahrzeuge bereitstellen und die Fahrer einstellen, müssten also selbst eine Taxi-Lizenz besitzen, um die für den Transport geltenden Bestimmungen zu erfüllen.

Die Werkverträge, die von solchen Firmen mit Gig-Fahrern abgeschlossen werden, könnten als aus rechtlicher Sicht akzeptable Form der Beschäftigung betrachtet werden, solange die folgenden Bedingungen erfüllt sind: a) die Tätigkeit wird nicht unter direkter Aufsicht durch den Auftraggeber ausgeführt und der Auftragnehmer ist selbst dafür verantwortlich, die Tätigkeit in gesetzeskonformer Art und Weise auszuführen, und er ist nicht an Anweisungen des Auftraggebers gebunden; b) der Auftraggeber legt nicht einseitig den Arbeitsplatz fest, sondern dieser wird zwischen den Parteien vereinbart.

Weder bei Selbstständigkeit (Gewerbetätigkeit) noch bei Werkverträgen gelten gesetzliche Arbeitszeitbeschränkungen, demzufolge können die Parteien die Arbeitszeiten flexibel gestalten. In beiden Fällen können beide Parteien die Beziehung einfach beenden.

Zwar gibt es in diesem Sektor keine geltenden tarifvertraglichen Bestimmungen, es gibt jedoch eine Reihe von Gewerkschaften, die die Interessen der lizenzierten Taxifahrer vertreten und gegenüber der Regierung aktiv Forderungen erhoben, den unfairen Wettbewerb durch die Plattform-Fahrer zu beseitigen (also gegen deren Nichteinhaltung geltender Gesetze vorzugehen und die Tätigkeit der Vermittlungsunternehmen, d.h. der Plattformen, zu regulieren) (Cydzik, 2016; Duszczyc, 2014; Grabiec, 2016a; Rozwadowska, 2018).

¹¹ 2017 führte die Allgemeine Straßenverkehrsinspektion 4.664 stichprobenartige Prüfungen durch, bei denen 384 Fälle von Verstößen gegen das Straßenverkehrsgesetz festgestellt wurden. Von Januar bis August 2018 wurden laut dem Bericht über die geschätzten Auswirkungen der Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes 135 Fälle von Verstößen gegen das Gesetz festgestellt. Es wurden keine Angaben dazu veröffentlicht, an wie vielen davon Plattform-Fahrer beteiligt waren.

Welche **Auswirkungen** werden erwartet **hinsichtlich Beschäftigung und sozialer Sicherheit** von Gig Workern?

Diejenigen Fahrer, die selbständige Unternehmer sind, genießen denselben Schutz wie die lizenzierten Taxi-Fahrer.

Auch diejenigen, die im Rahmen von Werkverträgen tätig sind, genießen den Schutz der Sozialversicherung über Pflichtbeiträge¹², mit denen die Altersrente, die Erwerbsunfähigkeitsrente, das Arbeitslosengeld und die Krankenversicherung bezahlt werden, und die Beitragssätze sind dieselben wie für angestellte Beschäftigte. Eine Ausnahme hiervon bilden die Krankenversicherungsbeiträge, die bei Beschäftigten mit Werkverträgen freiwillig sind. Demzufolge haben nur entsprechend versicherte Fahrer Anspruch auf Krankengeld¹³ und Mutterschaftsleistungen (falls zutreffend). Es ist jedoch hervorzuheben, dass diese Beschäftigten (genau wie selbständige Unternehmer) keine Arbeitnehmerrechte genießen (wie z.B. Mutterschaftsurlaub, bezahlten Urlaub und Kündigungsfristen).

Auswertung der Maßnahme

Welche qualitativen und quantitativen Informationen und Angaben liegen zu der Maßnahme vor?

Bisher wurden keine quantitativen Daten zu den Auswirkungen der Maßnahme auf Gig Worker zur Verfügung gestellt.

Qualitative Informationen umfassen: verbindliche und vorgeschlagene gesetzliche Bestimmungen; Stellungnahmen und Gutachten von Interessensvertretern (bereitgestellt unter anderem von Arbeitgeberorganisationen und Gewerkschaften), veröffentlicht in den Berichten zu den öffentlichen Erörterungen, die im Zuge des Entwurfs der obengenannten Änderungen stattfanden; von den Plattformen veröffentlichte Zugangsvoraussetzungen für Fahrer (mit Unterschieden in der Ausführlichkeit); Angaben zu Einstellungsbedingungen in Stellenausschreibungen; Informationen zu in dem Sektor herrschenden Praktiken, z.B. im Rahmen von Medienrecherchen offengelegte oder direkt im Internet dargestellte Verdienste und Arbeitsbedingungen der Fahrer; in den Medien veröffentlichte Nachrichten; auf den Webseiten der Plattformen veröffentlichte Regeln und Vorschriften für den Betrieb sowie Artikel mit Gutachten zu Uber und ähnlichen Plattformen und der Gig Economy.

Welche Ergebnisse wurden durch die Maßnahme in Hinsicht auf Arbeits- und soziale Rechte von Gig-Workern erzielt?

Die von dem Druck der Organisationen der lizenzierten Taxi-Fahrer ausgelöste Stellungnahme des Finanzministeriums sowie die entsprechenden ad-hoc-Inspektionen der Allgemeinen Straßenverkehrsinspektion haben offensichtlich dazu geführt, dass Plattform-Fahrer inzwischen öfter registriert sind - entweder als selbständige Unternehmer oder als Beschäftigte, die einen Werkvertrag mit einer Partnerfirma abgeschlossen haben. Demzufolge unterliegen mehr von ihnen dem Schutz durch die entsprechenden Sozialversicherungssysteme. Allerdings ist der Erfolg der Maßnahme hinsichtlich der Abschaffung von Schwarzarbeit unsicher und schwer einzuschätzen.

¹² Außer, falls die betreffende Person Student ist oder ein Mitarbeiter mit einer anderen Form des Anstellungsvertrages.

¹³ Ein Anrecht auf Krankengeld besteht für Beschäftigte ab einer Versicherungsdauer von mindestens 90 Tagen.

Sofern die von den Fahrgästen zu zahlenden Preise nicht angehoben und die von Uber von den Einnahmen abgezogene Gebühr¹⁴ nicht gesenkt wurde, sanken die Einnahmen der Uber-Fahrer durch Steuern, Sozialversicherungsbeiträge und Verwaltungskosten (z.B. für Buchhaltungsleistungen im Fall der selbständigen Unternehmer oder Gebühren, die von den Partnerfirmen im Fall der unter Werkvertrag tätigen Fahrer gefordert werden). Nachdem Uber begonnen hatte, seine Leistungen ausschließlich über registrierte Unternehmer anzubieten, verließen viele Fahrer die Plattform, insbesondere diejenigen, die diese Tätigkeit als zusätzliche Einkommensquelle betrachtet hatten (Sendorowicz, 2016).

Hierzu ist anzuführen, dass selbständige Unternehmer, die ihr Gewerbe neu aufnehmen, während der ersten sechs Monate ihrer Geschäftstätigkeit von der Zahlung der Sozialversicherungsbeiträge befreit sind und während der anschließenden 24 Monate herabgesetzte Beitragssätze bezahlen (von der Herabsetzung ausgenommen sind die Krankenkassenbeiträge). Diese Regelung kann zur Neuaufnahme einer Gewerbetätigkeit ermutigen und demzufolge den Wettbewerb im Markt fördern. Gleichzeitig kann die geringere finanzielle Belastung dazu führen, dass sie bereit sind, niedrigere Einkommen zu akzeptieren. Laut einer anderen erwähnenswerten Bestimmung, die seit Januar 2019 in Kraft ist, können selbständige Unternehmer beschließen, ihre Beiträge (außer denen zur Krankenversicherung) mit ihren tatsächlichen Einnahmen zu koppeln, statt die gesetzlich festgelegte Pauschale zu bezahlen¹⁵, sofern ihre Umsatzerlöse im Vorjahr nicht höher als 30 monatliche Mindestlöhne waren (2018 also 63.000 PLN = 15.082,60 €)¹⁶ (Gesetz Nr. 887/1998).

Während beide Formen der Arbeit, d.h. sowohl die Selbstständigkeit als Teil einer Gewerbetätigkeit als auch Werkverträge, für die Fahrer mit sozialer Absicherung verbunden sind (wenn auch ungünstiger als die mit typischen Arbeitsverträgen verbundene), gewährleisten beide keine im Arbeitsgesetzbuch gewährleisteten Arbeitnehmerrechte wie bezahlten Urlaub oder Kündigungsfristen bei Vertragskündigung oder Haftungsbeschränkung für die Beschäftigten bei Verlusten oder Schäden zuungunsten Dritter.

Die behandelten Maßnahmen konzentrieren sich ausschließlich auf einen Sektor der Gig Economy, die Erklärung des Finanzministeriums kann jedoch auch als relevant für die Tätigkeit anderer Plattformen in anderen Sektoren betrachtet werden, soweit sie besagen, dass in den Fällen, in denen die Arbeitstätigkeit von Einzelpersonen vergütet wird ohne dass eine andere als Arbeitgeber fungierende Organisation oder Person festgestellt werden kann, diese als Arbeitgeber zu betrachten (und als selbständige Unternehmer zu registrieren) sind. Demzufolge haben die Plattformen, die bestreiten, dass sie Arbeitgeber sind, keine andere Wahl, als ihre Tätigkeit als Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen (Business-to-Business) auszuführen, d.h. als Beziehung zu selbständigen Unternehmern oder anderen Unternehmen, die als fehlendes Kettenglied fungieren könnten und die Rolle der Arbeitgeber für diejenigen spielen können, die keine selbständigen Unternehmer werden wollen (solch ein Modell findet man im Bereich der Reinigungsdienstleistungen). Während solche Unternehmen eine immer wichtigere Rolle hinsichtlich der Arbeits- und sozialen Rechte der betroffenen Gig Worker spielen, tendieren sie bei der Anstellung von Beschäftigten eher dazu, zivilrechtliche Verträge abzuschließen.

14 Die Gebühr betrug ursprünglich 15 %, lag dann eine Zeit lang bei 20 % und wurde dann auf 25 % angehoben (Kosiński, 2016b).

15 Festgesetzt ausgehend von 60 % des Durchschnittsgehaltes als Berechnungsgrundlage.

16 Die entsprechenden Beträge in Euro wurden unter Anwendung historischer Wechselkurse berechnet.

Die Änderungen in der Straßenverkehrsgesetzgebung waren zurückzuführen auf die Notwendigkeit, die *Geschäftstätigkeit* in diesem Sektor zu regulieren, um einen fairen Wettbewerb, eine wirksamere Kontrolle und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten. Sie stellen die Tätigkeit von Plattformen auf eine gesetzliche Grundlage und erleichtern den Zugang zu Taxi-Lizenzen für neu auf den Markt kommende Unternehmer. Probleme wie Schwarzarbeit, Arbeitsbedingungen, soziale Absicherung und Arbeitnehmerrechte wurden mit der Gesetzesreform nicht angegangen, was als verpasste Gelegenheit betrachtet werden könnte.

Literatur

Gesetzliche Bestimmungen und Regierungsdokumente (in chronologischer Reihenfolge)

Gesetz Nr. 350/1991 zur persönlichen Einkommenssteuer (in jeweils geänderter Fassung).

Gesetz Nr. 887/1998 zur Sozialversicherung (in jeweils geänderter Fassung).

Gesetz Nr. 1371/2001 zum Transport auf der Straße (in jeweils geänderter Fassung).

Ministerium für Finanzen (2015), 'Dochody z Ubera podlegają opodatkowaniu', Presseerklärung, 9. Jul. 2015, zu finden unter: http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministerstwo-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset_publisher/6Wwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu.

Änderungsgesetz zum Straßentransportgesetz und zum Kraftfahrerarbeitszeitengesetz (dieses Dokument enthält auch die Begründung der vorgeschlagenen Bestimmungen, den Bericht über die Konsultationen mit den Interessenvertretern sowie die Einschätzung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Bestimmungen), zu finden unter: <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459410/12459411/dokument384638.pdf>.

Gesetz Nr. 1180/2019 zur Änderung des Straßentransportgesetzes und bestimmter anderer Gesetze.

Artikel

Borowska, A. (2018), 'Rozliczenie kierowców korzystających z aplikacji Uber', in: Poradnik Przedsiębiorcy (Portal), 18. Mai 2018, zu finden unter: <https://poradnik-przedsiębiorcy.pl/-rozliczenie-kierowcow-korzystajacych-z-aplikacji-uber>.

Bulsa, M. (2016), 'Mandaty i wnioski do sądu na kierowców Ubera w Katowicach. Zwalczać chcą ich też radni PiS', in: Infokatowice (Portal), 10. Oktober 2016, zu finden unter:

<http://www.infokatowice.pl/2016/10/10/mandaty-wnioski-sadu-kierowcow-ubera-katowicach-zwalczac-chca-tez-radni-pis/>.

Cydzik, S. (2016), 'Związki zawodowe taksówkarzy pozwały Ubera', in: Rzeczpospolita, 22. November 2016, zu finden unter: <https://www.rp.pl/Konsumenci/311229908-Zwiazki-zawodowe-taksowkarzy-pozwaly-Ubera.html>.

- Duszczyk, M. (2014), 'Kolejny protest taksówkarzy', in: Rzeczpospolita, 24. November 2014, zu finden unter: <https://www.rp.pl/artykul/1159674-Kolejny-protest-taksowkarzy.html>.
- Epoznan (Portal) (2017), Taksówkarze ponownie zamówili Ubera, a po kursie wezwali policję, 20. Juni 2017, zu finden unter: https://epoznan.pl/news-news-77271-Taksowkarze_ponownie_zamowili_Ubera,_a_po_kursie_wezwali_policje.
- Grabiec, P. (2016a), 'Ruszają protesty przeciwko Uberowi w Polsce. Strajkować będą nie taksówkarze, a... kierowcy Ubera', in: Spidersweb (Blog), 8. Dezember 2016, zu finden unter: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.
- Grabiec, P. (2016b), 'Uber bagatelizuje protest polskich kierowców i pokazuje liczby', in: Mówimy: sprawdzam! Spidersweb (Blog), 9. Dezember 2016, zu finden unter: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.
- Korolczuk, M. (2018), 'Kierowcy Ubera zatrzymani przez Inspekcję Transportu Drogowego', in: Trojmiasto.pl (Portal), 9. Mrz. 2018, zu finden unter: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kierowcy-Ubera-zatrzymani-przez-Inspekcje-Transportu-Drogowego-n121838.html>.
- Kosiński, D. (2016a), 'Uber nagrodzi uprzejmych klientów. Niegrzeczni mogą mieć poważne problemy', in: Spidersweb (Blog), 4. November 2016, zu finden unter: <https://www.spidersweb.pl/2016/11/uber-oceny.html>.
- Kosiński, D. (2016b), 'Uber zrobił swoje Uber może odejść. Popularna usługa stała się własną karykaturą', in: Spidersweb (Blog), 4. April 2016, zu finden unter: <https://www.spidersweb.pl/2018/04/uber-czemu-nie-warto.html>.
- Krakow.pl (2017), 'Zaskakujące wyniki kolejnych kontroli kierowców Uber', 4. Mai 2017, zu finden unter: http://krakow.pl/aktualnosci/209707,29,komunikat,zaskakujace_wyniki_kolejnych_kontroli_kierowcow_uber.html.
- Kunkiel-Kryńska, A. and Zalewski, T. (2017), 'Uberyzacja – pomiędzy usługą świadczoną drogą elektroniczną a usługą przewozu', in: IPwsieci (Blog), 24. Mai 2017, zu finden unter: http://www.ipwsieci.pl/wpis,151,Uberyzacja_8211_pomiedzy_usluga_swiadczona_droga_elektroniczna_a_usluga_przewozu_.html.
- Maj, M. (2018), 'Cenzura aplikacji mobilnych w Polsce nadchodzi. Pierwszą ofiarą będzie Uber?', in: Niebezpiecznik.pl (Portal), 12. April 2018, zu finden unter: <https://niebezpiecznik.pl/post/cenzura-aplikacje-mobile-uber-polska/>.
- Marczak, G. (2015), 'Kara dla złapanego kierowcy Ubera nawet do 10 000 PLN. Uber umywa ręce "dostarczają tylko aplikację"', in: Antyweb (Portal), 25. Apr. 2015, zu finden unter: <https://antyweb.pl/kara-dla-zlapanego-kierowcy-ubera-nawet-do-10-000-pln-uber-umywa-rece-dostarczaja-tylko-aplikacje/>.
- Nowak, M. (2016), 'Dlaczego kierowcy Ubera protestowali? Mamy tabelę z zarobkami. Obniżkę widać jak na dłoni', in: Spidersweb (Blog), 12. Dezember 2016, zu finden unter: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-zarobki-kierowcy-protest.html>.
- Patrzylas, A. (2017), 'Uberyzacja pracy to pułapka? Może wywołać falę prekaryzacji', in: Forsal.pl (Portal), 20. Dezember 2017, zu finden unter: <http://forsal.pl/artykuly/1091807,czy-ekonomia-wspolpracy-zagraza-tradycyjnym-firmom-i-wlasnosc.html>.

- Rozwadowska, A. (2017), 'W Uberze zarabiają pośrednicy, kierowcy coraz mniej', in: Gazeta Wyborcza, 26. September 2017, zu finden unter: <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,20745801,w-uberze-zarabiaja-posrednicy-kierowcy-coraz-mniej.html>.
- Rozwadowska, A. (2018), 'Lex Uber w zamrażarce. Taksówkarze szykują więc dwa protesty. Przeciwko Uberowi, Taxify i pustym obietnicom rządu', in: <http://wyborcza.pl/7,155287,23916942,beda-dwa-wielkie-protesty-taksowkarzy-przeciwko-uberowi-i-taxify.html>.
- Sieńko, A. (2017), "'Niesamowity" sukces Krakowa w walce z Uberem. Przechrzcił kierowców na taksówkarzy', in: InnPoland.pl (Portal), 16. Januar 2017, zu finden unter: <https://innpoland.pl/132313,przelomowy-wyrok-polskiego-sadu-ws-ubera-kierowca-nie-moze-jezdzic-bez-licencji>.
- Sendrowicz, B. (2016), 'Uber tylko z działalnością gospodarczą', in: GazetaPraca.pl (Portal), 27. Januar 2016, zu finden unter: <http://gazetapraca.pl/gazetapraca/1,90443,19541056,uber-tylko-z-dzialalnoscia-gospodarcza-po-19-lutego-firma-bedzie.html>.
- Sowa, T. (2016), 'Uber a działalność gospodarcza – poradnik dla kierowców', in: IFirma (Portal), 16. Februar 2016, zu finden unter: <https://www.ifirma.pl/poradnik-przedsiębiorcy/uber-a-dzialalnosc-gospodarcza-poradnik-dla-kierowcow.html>.
- Szaflarski, M. (2018), 'Strajk taksówkarzy w Warszawie. W czwartek 1500 taksówek zablokuje miasto', in: Wyborcza.pl, 17. Oktober 2018, zu finden unter: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24054702,strajk-taksowkarzy-w-warszawie-w-czwartek-1500-taksowek-zablokuje.html>.
- Szczepaniak, P. and Szczygieł, K. (2016), 'Uber jedzie na gapę', in: oko.press (website), 28. September 2016, zu finden unter: <https://oko.press/uber-jedzie-na-gape/>.
- Szymaniak, P. (2017), 'Rządowy lex Uber. Koniec z jazdą bez licencji', in: Gazeta Prawna.pl, 27. Juli 2017, zu finden unter: <http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1060577,uber-kierowcy-licencje-taxi.html>.
- Szymaniak, P. (2018), 'Lex uber: MF chce większych kar dla kierowców', in: Gazeta Prawna, 25. April 2018, zu finden unter: <https://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1119793,uber-mf-chce-wiekszych-kar-dla-kierowcow.html>.
- TVPInfo (Portal) (2018), Nowy projekt ustawy o transporcie. Jeśli wejdzie w życie, Uber i Taxify znikną z Polski, zu finden unter: <https://www.tvp.info/39547115/nowy-projekt-ustawy-o-transporcie-jesli-wejdzie-w-zycie-uber-i-taxify-znikna-z-polski>.
- Uberblogger [Pseudonym eines ehemaligen Uber-Fahrers] (2016), Kommentar zu dem Artikel von M. Lewandowski (2016), 'Z Uberem z dnia na dzień jest coraz gorzej, warszawscy kierowcy prowadzą już w oparach absurdu', in: Bezprawnik, 19. Dezember 2016, zu finden unter: <https://bezprawnik.pl/uber-coraz-gorzej-2017/>.
- Ziomek, W. (2018), 'Przemęczeni taksówkarze i Taxi. Aplikacja faworyzuje tych, którzy pracują po kilkanaście godzin bez przerwy', in: Money.pl (Portal), 18. Juni 2018, zu finden unter: <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/przemeczeni-taksowkarze,19,0,2408979.html>.

Ziobrowska, J. (2017) 'Uberyzacja gospodarki – szansa czy zagrożenie?', in: OK-Wroclaw (Website), 8. Mai 2017, zu finden unter: <http://okwroclaw2018.org/uberyzacja-gospodarki-szansa-zagrozenie/>.

Plattform-Webseiten:

iTaxi: <https://itaxi.pl/praca-kierowcy/taxi-warszawa/>

Mytaxi: <https://pl.mytaxi.com>

Optitaxi: <https://optitaxi.pl/>

Taxify: <https://taxify.eu/pl/>

Uber: <https://www.uber.com/pl/pl/>

FALL 2: Pyszne.pl

Beschreibung der Plattform

Wie wird die Arbeit in den für den Vergleich der Angaben (z.B. in den Arbeitsverträgen festgelegte Bedingungen, Kontrolle der Leistung und Flexibilität) ausgewählten Plattformen organisiert?

Pyszne.pl wurde als polnisches Start-Up mit Sitz in Wroclaw gegründet (mit finanzieller Förderung durch das EU-Programm für innovative Geschäftsideen, OP). 2012 wurden 100 % der Firmenanteile an yd.yourdelivery veräußert, die meisten Führungskräfte behielten jedoch ihre Stellungen in dem Unternehmen. 2014 erfolgte die Übernahme durch Takeaway.com, ein niederländisches Unternehmen, die Geschäftstätigkeit in Polen wurde jedoch unter dem Markennamen „Pyszne.pl“ fortgesetzt.

Pyszne.pl ist eine Online-Plattform, bei der Kunden Speisen aus den Karten von mehr als 6.000 bei der Plattform registrierten Restaurants bestellen können. In den meisten Fällen sind die Restaurants für die Auslieferung zuständig und haben dafür eigene Fahrer/Kuriere¹⁷ oder sie nutzen einen spezialisierten Kurierdienst wie z.B. Stava, ein polnisches Start-Up, das als B2B-Anbieter tätig ist und Essen von Restaurants zu deren Kunden transportiert.

Grzegorz Aksamit, Mitbegründer und Vizepräsident von Stava, erklärte: „unser Tätigkeit besteht im Anbieten von Logistikleistungen und in der Entwicklung von Technik und Algorithmen [...], die Aufgabe von Pyszne.pl [...] besteht im Marketing und in der Auftragsbeschaffung, während es uns darum geht, diese Aufträge auszuführen“ (Kurasiński, 2017). Gegenwärtig ist Stava in 15 polnischen Städten aktiv. Um als Fahrer für Stava tätig werden zu können, muss man ein Auto und den Führerschein haben, sowie über Ortskenntnis verfügen. Den Fahrern werden Werkverträge mit voller Übernahme der Sozialversicherungsbeiträge angeboten. Laut Angaben auf der Webseite von Stava betrug der angebotene stündliche Bruttolohn in Lodz, Bialystok, Rzeszow, Opole, Siedlce und Łomża 13,70 PLN (3,16 €) und 17 PLN (3,93 €)¹⁸ in Wroclaw.

Den mit Pyszne.pl zusammenarbeitenden Restaurants bietet die Plattform mit dem Markenzeichen von Pyszne.pl versehene Arbeitskleidung für ihre Kuriere sowie die Kennzeichnung ihrer Flotte mit dem Markenzeichen von Pyszne.pl an (siehe auch Gajewski, 2016). Die Restaurants können auch Elektroller, die den Markennamen Pyszne.pl tragen, von der Plattform mieten (Hamdan, 2018).

Im November 2016 begann Pyszne.pl damit, den Restaurants, die die Bestellungen nicht selbst an die Kunden ausliefern, die Lieferung durch Fahrradkuriere mit E-Bikes anzubieten. Anfänglich gab es diesen Service nur für Restaurants in Warschau, 2018 wurde er in Wroclaw und Krakow eingeführt (Mam

¹⁷ Ausgehend von den Angaben in den Stellenangeboten kann man davon ausgehen, dass die polnischen Restaurants Lieferfahrer entweder mit Werkverträgen, Dienstleistungsverträgen (d.h. als Selbständige) oder mit Anstellungsverträgen unter Zahlung des gesetzlichen Mindestlohnes beschäftigen.

¹⁸ Die aufgrund historischer Wechselkurse berechneten Euro-Beträge sind in Klammern angegeben.

Startup, 2019; Kurasiński, 2017).

Die E-Bikes, mit denen die Leistung ausgeführt wird, sind Eigentum des Unternehmens. Die Fahrradkuriere sind mit wetterfester Kleidung ausgestattet, die das Markenzeichen des Unternehmens trägt, und mit Transportboxen für das Essen. Zu Beginn des Arbeitstages nehmen die Fahrer die gesamte Ausstattung in der Firmenniederlassung entgegen und werden während der Fahrt ständig vom Einsatzleiter überwacht, der dafür geschult ist, auf jegliche Probleme zu reagieren. Die Lieferung kann mit der entsprechenden auf der Plattform verfügbaren Funktion auch von den Kunden in Echtzeit verfolgt werden (Horecabc, 2018). Die Kuriere von Pyszne.pl sind über Werkverträge angestellt, das sind den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches Polens unterliegende zivilrechtliche Verträge, was bedeutet, dass arbeitsgesetzliche Bestimmungen nicht für sie gelten (z.B. Arbeitszeitbegrenzungen); allerdings darf der Stundenlohn nicht unter dem gesetzlichen Mindestlohn liegen. Arbeitsstellen werden als Gelegenheits- oder Zeitarbeit angeboten (z.B. auf Webseiten zur Jobsuche wie www.olx.pl oder www.gumtree.pl). Die Kuriere arbeiten mit von Woche zu Woche festgelegten flexiblen Arbeitszeiten.

Joanna (Nachname nicht angegeben), eine für Pyszne.pl tätige Kurierfahrerin, die für den Blog interviewt wurde, erklärte, dass sie an zwei oder drei Tagen pro Woche die Arbeit um 13 Uhr beginnt und dann drei bis sechs Stunden Bestellungen ausliefert. Sie kann die Arbeitszeit so einrichten, dass es nicht zu Überschneidungen mit ihren anderen Pflichten (Universitätsstudium) kommt. Jeden Tag fährt sie 40 km (Pyszne.pl, 2017), d.h. die Hälfte einer Strecke, für die eine Akkuladung genügt (Mam Startup, 2019).

Es konnten weder Online noch in schriftlich vorliegendem Material weitere Informationen zu den tatsächlichen Arbeitsbedingungen der für Pyszne.pl tätigen Kuriere oder zu den Bewertungsmechanismen für die Kuriere gefunden werden. Auf der Webseite Pyszne.pl wird mitgeteilt, dass die Kunden den Lieferservice und das gelieferte Essen bewerten können, es wird aber darauf verwiesen, dass beides in der Verantwortung der Restaurants liegt. Das ist kaum eine Überraschung, wenn man bedenkt, dass der direkt durch Pyszne.pl ausgeführte Anteil der Essenlieferungen im Vergleich zur Gesamttätigkeit der Plattform sehr gering ist. Im April 2018 hatte Pyszne.pl nur 55 Fahrradkuriere in Warschau und wollte neue Fahrradkuriere für einen ähnlichen Service in Wrocław und Kraków einstellen. Im Gegensatz dazu prahlte die Plattform damit, über 110 Mitarbeiter in den Bereichen Vertrieb, Kundendienst, grafische Gestaltung, Personal, Finanzen und Partnerdienstleistungen (zu letzterem gehören zusätzliche Leistungen wie Pizzakartons oder Roller, die zum Kundenkreis gehörenden Restaurants zur Verfügung gestellt werden) zu beschäftigen. Das Unternehmen gab außerdem an, den Mitarbeitern regelmäßige Schulungen und wöchentlichen Englischunterricht anzubieten (Miśków, 2018).

Entsprechen die Arbeitsvereinbarungen den geltenden gesetzlichen und tariflichen Bestimmungen?

Die Werkverträge, die Pyszne.pl mit den von dem Unternehmen beschäftigten Fahrradkurieren abschließt, können als konform mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen betrachtet werden. Laut Gesetz können sie im Gegensatz zu solchen, für die die typischen Arbeitsverträge zu verwenden wären, für Beschäftigungen verwendet werden, bei denen a) die Tätigkeit nicht unter direkter Aufsicht durch den Auftraggeber ausgeführt wird (der Auftragnehmer bestimmte Tätigkeiten ausführen soll und nicht an die Anweisungen des Auftraggebers gebunden ist) und b) der Auftraggeber nicht einseitig den Arbeitsplatz festlegt (d.h. dieser wird zwischen den Parteien vereinbart).

Pyszne.pl legt zwar die den Fahrradkurieren angebotenen Löhne nicht offen, aber der gesetzliche Mindestlohn (brutto) pro Stunde für über Werkverträge

Beschäftigte betrug 2018 13,70 PLN (3,28 €) und sollte mit dem 1. Jan. 2019 auf 14,70 PLN (3,42 €)¹⁹ steigen (CoM, 2017; CoM 2018).

Es gibt keine tarifvertraglichen Bestimmungen, die als Referenz verwendet werden könnten.

Welche Auswirkungen werden erwartet hinsichtlich Beschäftigung und sozialer Sicherheit von Gig-Workern?

Die beschriebenen Arbeitsvereinbarungen (Werkverträge und flexible Einsatzzeiten) werden oft für Gelegenheitsarbeiten oder Zeitarbeit genutzt (abgesehen von Schwarzarbeit), mit oder ohne Vermittlung oder Unterstützung durch IT-Instrumente. Die Werkverträge bieten einen sozialen Schutz, der dem durch Arbeitsverträge gewährleisteten Schutz ähnlich ist (außer wenn die betreffende Person Student oder mit einer anderen Form von Vertrag angestellt ist), da Pflichtbeiträge für die Altersrente, die Erwerbsunfähigkeitsrente, Arbeitslosengeld und Krankenversicherung bezahlt werden und die Beitragsätze genauso hoch sind (berechnet im Verhältnis zum Lohn), wie bei typischer Beschäftigung. Eine Ausnahme hiervon bilden die Krankenversicherungsbeiträge, die bei Beschäftigten mit Werkverträgen freiwillig sind. Demzufolge haben nur entsprechend versicherte Fahrer Anspruch auf Krankengeld²⁰ und Mutterschaftsleistungen (falls zutreffend). Es ist jedoch hervorzuheben, dass diese über Werkverträge tätigen Beschäftigten keine Arbeitnehmerrechte genießen (wie z.B. Mutterschaftsurlaub, bezahlten Urlaub und Kündigungsfristen).

Pyszne.pl nutzt die bestehenden gesetzlichen Regelungen für die Gestaltung der mit den Fahrradkurieren abgeschlossenen Arbeitsvereinbarungen. Das bedeutet, dass diese Vereinbarungen eine machbare Lösung für diese Art von Gig Work darstellen.

Es ist interessant, dass Uber Eats (tätig nur in Warschau, Krakow, Poznań und Wrocław) im Vergleich dazu einen anderen Ansatz gewählt hat. Uber Eats führt die Lieferung sämtlicher Essenbestellungen, die über seine eigene Plattform getätigt werden, aus. Die Kuriere von Uber Eats führen die Lieferungen mit ihren eigenen Autos, Rollern oder E-Bikes aus. Wer als Kurier für Uber Eats tätig werden will, muss als Selbständiger registriert sein oder für einen Partner von Uber Eats arbeiten, d.h. bei einem selbständigen Unternehmen, das mit Uber Eats zusammenarbeitet, unter Vertrag stehen. In letzterem Fall hängen die Beschäftigung selbst und die Regelungen zur Sozialversicherung stark von der Integrität des Partners von Uber Eats ab. Das System ähnelt dem, das Uber auch beim Personentransport anwendet (siehe auch Fallstudie zu Gig-Fahrern). Die *Gazeta Wyborcza* (eine der großen polnischen Tageszeitungen) hat einige aus rechtlicher Sicht zweifelhafte Praktiken bei Partnern von Uber Eats aufgedeckt und darüber berichtet. Dabei ging es darum, dass die Anmeldung von Beschäftigung und die Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen vermieden wurden. Im Folgenden werden einige Beispiele aufgeführt: a) Fahrradmietverträge, denen zufolge das Partnerunternehmen das dem Kurier gehörende Fahrrad mietet und diesen für die tatsächliche Nutzung des Fahrrads bezahlt (statt den Beschäftigten für eine Tätigkeit zu bezahlen, die auf der Grundlage eines Werkvertrages ausgeführt werden müsste); b) Werkverträge mit einer Wochenpauschale von 50 PLN (11,44 €)²¹, die nur bezahlt wird, wenn

¹⁹ Die aufgrund historischer Wechselkurse berechneten Euro-Beträge sind in Klammern angegeben.

²⁰ Ein Anrecht auf Krankengeld besteht für Beschäftigte ab einer Versicherungsdauer von mindestens 90 Tagen.

²¹ Werkverträge, in denen die Zahlung eines Betrages in Höhe von oder unter 200 PLN (zum Stichtag 27. August 2019 waren das 45,77 €) pro Monat vorgesehen ist, unterliegen einer pauschalen Einkommensbesteuerung und der Arbeitgeber muss für diese Beschäftigten keine persönlichen Lohnabrechnungen erstellen.

der Wert der ausgeführten Lieferaufträge mindestens 75 PLN (17,16 €) erreicht hat und c) Verträge, denen zufolge der Kurier verpflichtet ist, 20 PLN (4,58 €)²² pro Monat dafür zu bezahlen, dass er Zugang zum „Account-Einrichtungssystem“ hat (Szostak, 2019).

Literatur

Richtlinien

Ministerrat (MR) (2018), Verordnung des Ministerrates vom 11. Sep. 2018 zum Mindestsatz der Vergütung für Arbeit und zum Mindeststundenlohn für 2019.

MR (2017), Verordnung des Ministerrates vom 12. September 2017 zum Mindestsatz der Vergütung für Arbeit und zum Mindeststundenlohn für 2018.

Artikel

Gajewski, M. (2016), 'Zmiany w Pyszne.pl. Twoje jedzenie przyjedzie teraz na elektrycznym rowerze', in: Spidersweb, 19. Dezember 2016, zu finden unter: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/pyszne-pl-dostawa.html>.

HACCP dla Ciebie (Portal) (2018), HACCP dla Ciebie pyta eksperta. Stawa- gastro kurierzy. Dlaczego nie opłaca się zatrudniać własnego kierowcy w lokalu gastronomicznym?, 23. März 2018, zu finden unter: <https://haccpdlaciebie.pl/2018/03/haccp-dla-ciebie-pyta-eksperta-stava-gastro-kurierzy-dlaczego-nie-oplaca-sie-zatrudniac-wlasnego-kierowcy-z-lokalu-gastronomicznym/>.

Hamdan, J. (2018), 'JedenŚlad rozpoczął współpracę z Pyszne.pl', in: Handel extra (Portal), 5. Juli 2018, zu finden unter: <https://handlextra.pl/artykuly/213442.jeden-klad-rozpoznal-wspolprace-z-pyszne-pl>.

Horecabc (Portal) (2018), Darmowe rowerowe dostawy pyszne.pl wkraczają do kolejnego miasta, 25. Okt. 2018, zu finden unter: <https://www.horecabc.pl/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-kolejnego-miasta/>.

Kurasieński, A. (2017), 'Grzegorz Aksamit (Stava) – Jesteśmy miejską „infrastrukturą” dla restauratorów', in: Kurasinski (Blog), 7. September 2017, zu finden unter: <https://blog.kurasinski.com/2017/09/grzegorz-aksamit-stava-jesmy-miejska-infrastruktura-dla-restauratorow/>.

Mam Startup (Portal) (2019), 'Pyszne.pl uruchamia własną dostawę jedzenia. Informacja prasowa', 19. Dezember 2016, zu finden unter: <https://mamstartup.pl/transport/10297/pyszne-pl-uruchamia-wlasna-dostawe-jedzenia>.

Marketing i Biznes (Portal) (2018), 'Founder's Mind. Wywiad z Grzegorzem Aksamitem', 14. Juni 2018, zu finden unter: <https://marketingibiznes.pl/biznes/founder-minds-wywiad-z-grzegorzem-aksamitem/>.

Miśków, J. (2018), 'Arkadiusz Krupicz, współzałożyciel Pyszne.pl: Chcesz założyć start-up? Nie myśl, tylko działaj', in: Puls HR (Portal), 17. April 2018, zu finden unter <https://www.pulshr.pl/wywiad/arkadiusz-krupicz-wspolzalozyciel-pyszne-pl-chcesz-zalozyc-start-up-nie-mysl-tylko-dzialaj,52682.html>.

²² Die aufgrund des Wechselkurses vom 27. August 2019 berechneten Euro-Beträge sind in Klammern angegeben.

Portal spożywczy (Portal) (2018), 'Darmowe rowerowe dostawy Pyszne.pl wkraczają do Krakowa', 16. November 2018, zu finden unter: <http://www.portalspozywczy.pl/horeca/wiadomosci/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-krakowa,165091.html>.

Pyszne.pl (Blog) (2017), 'Dobrze ci w pomarańczowym!', 8. März 2017, zu finden unter: <https://www.pyszne.pl/blog/dobrze-ci-w-pomaranczowym/>.

Sędek, M. (2017), 'Sukces z dostawą do domu – historia Pyszne.pl', in: Marketing i Biznes (Portal), 25. April 2017, zu finden unter: <https://marketingibiznes.pl/start-up-zone/sukces-dostawa-domu-historia-pyszne-pl/>.

Szostak, P. (2019), 'Pracowałem na czarno w Uber Eats', in: Gazeta Wyborcza, 19. Februar 2019, zu finden unter <http://wyborcza.pl/10,93566,24470891,piotr-szostak-pracowalem-na-czarno-w-uber-eats.html>.

Webseiten/Portale mit Jobangeboten und Stellenausschreibungen

www.gumtree.pl

329060628 eingestellt am 4. Januar 2019 (Fahrradkurier für Pyszne.pl in Warschau)

www.olx.pl

498827559 eingestellt am 5. Februar 2019 (Fahrradkurier für Pyszne.pl in Warschau)

494713871 eingestellt am 4. Februar 2019 (Fahrradkurier für Pyszne.pl in Krakow)

494712315 eingestellt am 4. Februar 2019 (Fahrradkurier für Pyszne.pl in Wroclaw)

oferty.praca.gov.pl

pl.jooble.org

sprzedajemy.pl

Plattform-Webseiten:

pyszne.pl

stava.pl



DON'T GIG UP

dontgigup.eu