

Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

> Retouradres Postbus 90801 2509 LV Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 1A
2513 AA Den Haag



Datum 8-07-2020
Betreft Aanbiedingsbrief Kamervragen vragen van het lid Gijs
van Dijk (PvdA) over uitbuiting Uber-chauffeurs.

Directie
Arbeidsverhoudingen
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Postbus 90801
2509 LV Den Haag
Parnassusplein 5
T 070 333 44 44
www.rijksoverheid.nl

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

Hierbij zend ik u de antwoorden op de Kamervragen van het lid Van Dijk (PvdA) met als onderwerp uitbuiting van Uber-chauffeurs en van het lid Tielen (VVD) over een uitspraak van de hoogste Franse rechter over platformorganisatie Uber. De antwoorden op de vragen van het lid Van Dijk (PvdA) stuur ik mede namens Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën.

de Minister van Sociale Zaken
en Werkgelegenheid,

W. Koolmees

Vragen van het lid Van Dijk (PvdA)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «De Uber-chauffeur zit klem tussen leasecontract en bedrijfsdwang»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het ermee eens dat Uber-chauffeurs met 40 eurocent per kilometer, en in sommige gevallen zelfs nog minder, nauwelijks rond kunnen komen? Ziet u ook dat Uber-chauffeurs niet de mogelijkheid hebben om te kunnen onderhandelen over de tarieven? Is hier dan wel sprake van ondernemerschap?

Vraag 3

Deelt u de mening dat Uber-chauffeurs zeker moeten kunnen zijn van een fatsoenlijk inkomen, zeggenschap over hun werk(tijden) en duidelijkheid over wanneer en waarom men uit het Uber-systeem gegooid kan worden?

Antwoord 2 en 3

De criteria arbeid, loon en gezag afkomstig uit het Burgerlijk Wetboek bepalen of er sprake is van een dienstbetrekking. Indien sprake is van een dienstbetrekking wordt de werknemer beschermd door het arbeidsrecht. Daarmee zijn onder andere de Wet minimumloon en de regels rondom het ontslagrecht uit het Burgerlijk Wetboek van toepassing. Wanneer men als zelfstandige werkt (en er dus geen sprake is van een dienstbetrekking), kan geen aanspraak gemaakt worden op de bescherming van het arbeidsrecht. Of in individuele gevallen zoals in de vraag wordt geschetst, sprake is van ondernemerschap, kan ik niet beoordelen, dat is aan de rechter. Hij toetst de omstandigheden van het geval die leiden tot deze kwalificatie.

Vraag 4

Begrijpt u de onvrede onder de Uber-chauffeurs over de handelwijze van Uber naar hen toe?

Antwoord 4

Ik volg de signalen hierover in de media en heb uiteraard begrip voor de door hun benoemde onvrede, zonder daarmee een oordeel te geven over de situatie. Als partijen met elkaar van mening verschillen, kunnen ze in uiterste gevallen de rechter om een oordeel vragen.

**Directie
Arbeidsverhoudingen**
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Datum
8-07-2020

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

¹ Het Financieele Dagblad, 22 februari 2020 «De Uber-chauffeur zit klem» (<https://fd.nl/economie-politiek/1335388/de-uber-chauffeur-zit-klem>)

Vraag 5

Bent u bereid een vertegenwoordiging van de Uber-chauffeurs uit te nodigen, zodat u inzichtelijk krijgt tegen welke problemen zij dagelijks aanlopen?

**Directie
Arbeidsverhoudingen**
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Antwoord 5

Mijn ministerie heeft veel contacten met allerlei vertegenwoordigers en is altijd bereid om in gesprek te gaan indien een verzoek daarvoor wordt gedaan.

Datum
8-07-2020

Vraag 6

Hoe legt u de rechterlijk uitspraak, van februari 2019, uit waarin de rechter concludeerde dat, «het contract tussen de leasemaatschappij, Uber en de chauffeur kenmerken had van een arbeidsovereenkomst»?² Deelt u de mening dat hier sprake is van een werkgever-werknemer relatie en dus het arbeidsrecht van toepassing dient te zijn? Is hier ook gewoonweg sprake van dat Uber-chauffeurs onder de CAO Taxi behoren te vallen?

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de uitspraak van het Franse Hof van Cassatie waarbij een Uber-chauffeur als werknemer wordt aangemerkt?³ Bent u bereid om na deze uitspraak van het Frans Hof van Cassatie specifiek te kijken naar de situatie van Nederlandse Uber-chauffeurs?

Antwoord 6 en 7

Zoals in het antwoord op vraag 2 en 3 uiteengezet bepalen feiten en omstandigheden of er sprake is van bijvoorbeeld een arbeidsovereenkomst of een overeenkomst van opdracht. De genoemde zaken zien op individuele gevallen, hierover kan ik geen uitspraak doen. Het is aan de rechter om, indien hier twijfel over bestaat, op een individueel niveau te beoordelen of een persoon werkzaam is in dienstbetrekking of dat deze persoon als zelfstandig ondernemer kwalificeert.

Vraag 8

Heeft de Belastingdienst naar zzp-constructies bij taxichauffeurs gekeken? Zo ja, wat is het oordeel van de Belastingdienst? Zo nee, waarom is dat nog niet gedaan?

Antwoord 8

Er wordt door de Belastingdienst niet specifiek doelgroepgericht naar zzp-constructies bij taxichauffeurs gekeken. Toezicht op de loonheffingen bij taxichauffeurs vindt in het midden- en kleinbedrijf risicogericht plaats. Bij grote taxibedrijven vindt individuele klantbehandeling plaats, waar toezicht op de loonheffingen onderdeel van kan zijn. De uitkomsten van de beoordelingen van arbeidsrelaties voor de loonheffingen worden niet landelijk bijgehouden op het niveau van een specifiek beroep zoals taxichauffeurs.

² Rechtbank Amsterdam, 5 februari 2019
(<https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBAMS:2019:526>)

³ NU.nl, 5 maart 2020 «Franse rechter ziet Uber-chauffeur als werknemer, niet als zelfstandige»
(<https://www.nu.nl/economie/6035228/franse-rechter-ziet-uber-chauffeur-als-werknemer-niet-als-zelfstandige.html>)

Vraag 9

Staan taxiplatforms op de lijst van aangemerkte bedrijven/sectoren die mogelijk kwaadwillend optreden? Heeft de Belastingdienst een aparte afspraak gemaakt met Uber? Zo ja, is deze afspraak dan ook beschikbaar? Zo nee, waarom niet?

**Directie
Arbeidsverhoudingen**
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Antwoord 9

Er is geen lijst met aangemerkte bedrijven/sectoren die mogelijk kwaadwillend optreden. De Belastingdienst doet over individuele belastingplichtigen geen uitspraak op grond van zijn geheimhoudingsplicht (artikel 67 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen). Dit geldt ook als het om Uber gaat.

Datum
8-07-2020

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

Vraag 10

Waarom hebben de grote steden nog steeds niet de mogelijkheid om zelf te kunnen bepalen hoeveel actieve (bel- en opstap-) taxi's zij in hun stad wenselijk vinden? Heeft u dit überhaupt, ondanks eerdere verzoeken, al met de grote steden besproken?

Vraag 12

Welke mogelijkheden hebben gemeenten om het aantal actieve taxi's binnen de gemeentegrens te beperken, anders dan specifieke verkeerscirculatiemaatregelen? En hoe beoordeelt u het beperken van het aantal actieve taxi's binnen de gemeentegrens in het licht van de Europese Dienstenrichtlijn?

Antwoord 10 en 12

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 31 521, nr. 116), is onder onafhankelijk voorzitterschap en begeleid door het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) met gemeenten gesproken over de problemen op de taximarkt die gemeenten lokaal ervaren en de beschikbare instrumenten om daartegen op te treden. Om bijvoorbeeld problemen met betrekking tot overlast of openbare orde te voorkomen, kunnen gemeenten op grond van de Gemeentewet en de wegenverkeerswetgeving volumebeperkende maatregelen treffen, bijvoorbeeld door middel van slimme toegang. De Dienstenrichtlijn is niet van toepassing op diensten op het gebied van vervoer, zoals taxidiensten.

Vraag 11

Bent u het ermee eens dat volumebeleid door gemeenten ervoor kan zorgen dat chauffeurs een fatsoenlijk salaris kunnen verdienen?

Antwoord 11

De inkomsten van individuele chauffeurs hangen af van veel verschillende factoren, waaronder de vraag of sprake is van loondienst of ondernemerschap. Een vorm van volumebeleid zal in beginsel geen gevolgen hebben voor de vraag naar taxivervoer, maar zal deze hooguit anders verdelen over de beschikbare taxichauffeurs. Een positief effect op het inkomen van de ene chauffeur zal in dat geval een negatief effect betekenen op het inkomen van een andere chauffeur.

Vraag 13

Bent u het er verder mee eens dat handhaving op landelijke basiseisen voor taxi's versterkt moet worden? Welke maatregelen zijn er wettelijk gezien mogelijk om de regels rond beltaxi's te moderniseren?

**Directie
Arbeidsverhoudingen**
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Antwoord 13

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van de landelijke eisen voor taxivervoer uit de Wet personenvervoer 2000. Naast de reguliere controle op straat en implementatie van deskhandhaving, werkt de ILT aan methodes om (samen met andere diensten) risico gestuurd toezicht te houden. Zoals in de brief aan de Kamer van 27 maart jl. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 31 521, nr. 120) is aangegeven, wordt met de minister van Justitie en Veiligheid, de ILT en een aantal gemeentes gesproken over een pilot waarin ook handhavers van die gemeenten een aantal bepalingen uit de Wp2000 kunnen gaan handhaven. Daarmee worden zowel de handhavingscapaciteit in absolute zin als de handhavingsbevoegdheid van gemeentelijke handhavers op de bestelmarkt vergroot. Zoals in de brief is aangegeven, is uitbreiding van de bevoegdheid tot lokale regulering alleen aan de orde als duidelijk is dat op de bestelmarkt kwaliteitsproblemen zijn en dat die niet binnen de bestaande (wettelijke) kaders kunnen worden opgelost. Er is nog niet gebleken van dergelijke problemen waarvoor dit het geval is.

Datum
8-07-2020

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

Vragen van het lid Tielen (VVD)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Hoogste rechtscollege Frankrijk ziet chauffeurs van digitale taxidienst Uber als werknemers»?⁴

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Wat is in uw ogen de kern van het arrest op basis waarvan de Franse rechter afweegt dat sprake is van een gezagsrelatie en de chauffeurs ondergeschikt zijn aan Uber?

Vraag 3

Wat is in uw ogen de verhouding tussen enerzijds het Franse arrest en het eerdere arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU) over Uber⁵ en een andere uitspraak van het HvJ-EU waarbij het platform AirBNB als informatiedienstverlener werd gekwalificeerd?⁶

⁴ Het Financieele Dagblad, 4 maart 2020 «Hoogste rechtscollege Frankrijk ziet chauffeurs van digitale taxidienst Uber als werknemers» (<https://fd.nl/ondernemen/1336941/hoogste-rechtscollege-frankrijk-ziet-chauffeurs-van-digitale-taxidienst-uber-als-werknemers>)

⁵ AD, 20 december 2017 «Europees Hof: Uber is gewoon een taxibedrijf» (<https://www.ad.nl/economie/europees-hof-uber-is-gewoon-een-taxibedrijf-br~a0fb8643/>)

⁶ NRC Handelsblad, 19 december 2017 «Europees Hof: Airbnb is geen verhuurbedrijf, maar een informatiedienst» (<https://www.nrc.nl/nieuws/2019/12/19/europees-hof-airbnb-is-geen-verhuurbedrijf-maar-een-informatiedienst-a3984398>)

Vraag 4

In hoeverre is de uitspraak van de Franse rechter gestoeld op uitsluitend Franse wetgeving en/of is hierbij ook de rechtspraktijk in andere (Europese) landen betrokken?

**Directie
Arbeidsverhoudingen**
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Vraag 5

In hoeverre is de werkwijze van Uber onder Frans recht – waar de hoogste Franse rechter een uitspraak over gedaan heeft – vergelijkbaar met de situatie onder Nederlands recht? Kunt u hierbij aangeven welke relevante verschillen hiertussen zitten? Wat voor gevolgen kan deze uitspraak in Frankrijk hebben voor de Nederlandse Uber-Uber-chauffeurs?

Datum
8-07-2020

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

Antwoord op vraag 2, 3, 4 en 5:

Het Franse Hof van Cassatie heeft in haar arrest geoordeeld dat wanneer een chauffeur contact maakt met het digitale platform van Uber, dat er sprake is van een relatie van ondergeschiktheid. De chauffeur wordt in dat geval aangemerkt als werknemer. Voor zelfstandig ondernemerschap gaat op dat er een mogelijkheid moet zijn op een eigen klantenkring op te bouwen, dat er vrijheid moet zijn om eigen tarieven te bepalen en dat er vrijheid moet zijn om de voorwaarden te bepalen voor het verrichten van de diensten. Bij Uber-chauffeurs in Frankrijk is hiervan geen sprake. Daarmee heeft dit arrest gelijkenissen met het Nederlandse stelsel en de elementen die Nederlandse rechters meewegen bij de beoordeling van de arbeidsrelatie. Hetzelfde geldt voor wetgeving in andere lidstaten. Toch kennen de wettelijke stelsels verschillen. Op grond van het Franse arbeidsrecht geldt bijvoorbeeld het rechtsvermoeden van zelfstandig ondernemerschap als de werkende in het Handelsregister staat ingeschreven, waar in het arrest ook naar verwezen wordt. En geldt in Frankrijk een verplichting voor zelfstandigen om zich te verzekeren tegen arbeidsongeschiktheid. In het Verenigd Koninkrijk is naast werknemers en zelfstandigen, sprake van een derde categorie 'workers'. Deze verschillen maken het zeer lastig om Franse jurisprudentie en wetgeving in algemene zin te analyseren en meer specifiek in relatie tot EU-recht. Daarnaast gaat op dat, zoals ook in mijn brief van d.d. 21 juni 2019⁷ staat beschreven, dat verschillende rechters uiteenlopende uitspraken hebben gedaan, afhankelijk van de verschillende nationale omstandigheden en criteria. Ook de Sociaal-Economische Raad heeft geconstateerd dat de vraag of bestaande nationale arbeidswetgeving op platformwerkers van toepassing is, verschillend wordt beantwoord door rechters in verschillende EU-lidstaten.⁸ De ontwikkelingen in Frankrijk, in andere lidstaten, en op EU-niveau, zullen wij ten aanzien van de afbakening uiteraard blijven volgen. Bovendien gaat op dat de door uw benoemde uitspraak in relatie tot de Nederlandse situatie, ziet op individuele gevallen. Hierover kan in algemene zin geen uitspraak worden gedaan.

Ik deel de belangstelling van het lid Tielen voor Franse jurisprudentie en de ontwikkelingen omtrent de uitleg van het werknemersbegrip. De afbakening tussen werknemers en zelfstandigen heeft namelijk prioriteit voor het kabinet. Deze prioriteit wordt bovendien bevestigd door het advies van de Commissie Regulering van werk waarin verschillende maatregelen worden voorgesteld voor een hanteerbare en eigentijdse afbakening. Het kabinet acht het van belang dat zzp-ers om de juiste redenen kiezen voor het zzp-schap en dat er niet eigenlijk

⁷ Kst. 2018-2019, 31 311, nr. 217.

⁸ Advies 19/03, april 2019: Prioriteiten voor een fair Europa, Samen sterker in een onzekere wereld (<https://www.ser.nl/-/media/ser/downloads/adviezen/2019/fair-europa.pdf>)

sprake is van een arbeidsrelatie. De Coronacrisis maakt extra duidelijk dat een groot deel van de zelfstandigen zich in een uiterst kwetsbare positie bevindt. Gebrekkige bescherming, onduidelijkheid over de kwalificatie van de arbeidsrelatie en onwenselijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden vragen onverminderd om een antwoord. Daarom werkt het kabinet op nationaal niveau aan maatregelen ten aanzien van het werken als zelfstandige, waarover de Kamer via de brief van 15 juni jl. is geïnformeerd, en zal na de zomer een kabinetsreactie volgen op het advies van de Commissie Regulering van werk.

Directie
Arbeidsverhoudingen
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Datum
8-07-2020

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

Vraag 6

Op welke wijze wordt jurisprudentie van nationale rechters en van het HvJ-EU meegenomen in gesprekken over Europese initiatieven op het gebied van platformwerk die in voorbereiding zijn?

Antwoord 6

In de op 14 januari 2020 uitgebrachte roadmap 'Een sterk sociaal Europa voor rechtvaardige transities' kondigt de Europese Commissie aan om een top te organiseren over platformwerk. Doel is om prioritaire kwesties en mogelijke oplossingen te bespreken, waaronder bijvoorbeeld arbeidsstatus, arbeidsvoorwaarden en toegang tot sociale bescherming van platformwerkers. Naar verwachting zal er tijdens deze top ook aandacht worden besteed aan jurisprudentie van nationale rechters en het HvJ-EU.

Vraag 7

Heeft u gesprekken met platformorganisaties over de wijze waarop zij in Nederland ruimte bieden aan onder andere chauffeurs om echt als zelfstandige te kunnen werken? Zo ja, wat is de uitkomst van die besprekingen? Zo nee, wat bent u wel van plan te doen voor meer duidelijkheid over de vrijheden en rechten van zelfstandige chauffeurs?

Antwoord 7

In algemene zin ervaren opdrachtgevers en hun opdrachtnemers op dit moment onvoldoende duidelijkheid in welke gevallen er sprake is van een dienstbetrekking. Het kabinet acht het van belang dat deze partijen, waaronder dus ook platformorganisaties en chauffeurs, meer duidelijkheid krijgen over de status van hun arbeidsrelatie. Daarom voert het kabinet - zoals eerder aangegeven⁹ - een breed gesprek met relevante veldpartijen over de wijze waarop wordt gewerkt en in hoeverre bepaalde werkwijzen zich al dan niet lenen om buiten dienstbetrekking te werken.

Daarnaast wordt op dit moment de webmodule verder uitgewerkt. Dit is een extra hulpmiddel om duidelijkheid te geven over de kwalificatie van de arbeidsrelatie voor de loonheffingen, zoals ook beschreven in mijn brief aan uw Kamer¹⁰. Over de webmodule is op 2 maart jl. een stakeholdersbijeenkomst geweest waarbij eenieder de gelegenheid heeft gekregen input te geven op dit instrument. Voorts is van belang dat een opdrachtgever nu al duidelijkheid kan hebben over de aard van de arbeidsrelatie, omdat bijvoorbeeld naar tevredenheid wordt gewerkt op

⁹ Kamerstukken 2019/2020, 31311, nr. 220.

¹⁰ Kamerstukken 2019/2020, 31311, nr. 220.

basis van een gepubliceerde (branche)modelovereenkomst. Naast het voorleggen van een overeenkomst kunnen partijen zich tevens tot de Belastingdienst wenden voor het reguliere vooroverleg. Voorts heeft de Belastingdienst zijn toezichtplan gepubliceerd waarin de sectorspecifieke benadering wordt toegelicht.¹¹ Ik hoop u komende periode - middels een brief aan uw Kamer - verder te kunnen informeren over de uitwerking van de maatregelen die zien op het werken als zelfstandige.

**Directie
Arbeidsverhoudingen**
Afdeling Arbeidsrecht en
Diversiteit

Datum
8-07-2020

Onze referentie
2020-0000063216

Uw referentie
2020Z04467
2020Z04468

¹¹ Kamerstukken 2019/2020, 31066, nr. 595.