

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3472

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *uitbuiting Uber-chauffeurs* (ingezonden 6 maart 2020).

Antwoord van Minister **Koolmees** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en Staatssecretaris **Vijlbrief** (Financiën) (ontvangen 8 juli 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2358.

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

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? 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, 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

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

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.

Vraag 5

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

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.

Vraag 6, 7

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?

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, 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?

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.

Vraag 10, 12

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?

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, 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?

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.