

RECHTSPRAAK

Uber-chauffeurs vallen onder Cao Taxivervoer. In verhouding tussen Uber en chauffeurs is sprake van een ‘moderne gezagsverhouding’.*Feiten*

Uber B.V. richt zich op de ‘bel- en bestelmarkt’. Hierbij wordt personenvervoer telefonisch geboekt of digitaal besteld via een applicatie zoals de Uberapp. Uber biedt aan taxichauffeurs de mogelijkheid om via het Uber-platform actief te zijn op de bel- en bestelmarkt. Daartoe dienen zij zich aan te melden op de website of de Uberapp. Taxichauffeurs die beschikken over een chauffeurskaart en een ondernemersvergunning, kunnen direct toegang krijgen tot het Uberplatform om als ‘zelfstandig Uber Partner’ taxivervoer aan te bieden via de Uberapp. FNV heeft Uber in rechte betrokken. In de kern komt het geschil neer op de vraag of de verhouding tussen Uber en de chauffeurs, die in persoon via de Uberapp met een personenauto passagiers vervoeren over de weg, moet worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst. Zo ja, dan dient vervolgens te worden beoordeeld of de Cao Taxivervoer van toepassing is en wat dit verder betekent voor de verschillende onderdelen van de vordering van FNV.

Oordeel

De kantonrechters oordelen als volgt.

Arbeid

Dat de chauffeurs arbeid voor Uber verrichten, lijdt geen twijfel. Zij vervoeren via de Uberapp passagiers voor Uber. De bezigheden zijn ook zinvol voor Uber, nu deze door het gebruik van de Uberapp voor haar van toegevoegde waarde zijn, omdat haar een percentage van de ritprijs toekomt. Het verweer van Uber dat zij slechts een technologiebedrijf is dat een platform runt waarop gebruikers met elkaar in contact kunnen komen en overeenkomsten met elkaar aangaan, voor onder andere taxivervoer, wordt verworpen. Uit het feit dat chauffeurs akkoord moeten gaan met de door Uber gestelde voorwaarden om te kunnen worden toegelaten op haar platform, volgt immers dat zij een overeenkomst aangaan met Uber om vervoersdiensten aan te bieden. Bovendien vormen de vervoersdiensten de kern van de activiteiten van Uber en is de hele organisatie van Uber erop ingericht dat zo veel mogelijk ritten worden verreden en dat op alle dagen en uren voldoende chauffeurs actief zijn om die ritten voor Uber uit te voeren. Dat is het verdienmodel van Uber.

Loon

Loon is de overeengekomen tegenprestatie voor de verrichte arbeid. Niet in geschil is dat de chauffeurs een vergoeding ontvangen voor een taxirit. De omstandigheid dat de passagiers de ritprijs aan Uber Pay (een andere entiteit) voldoen en dat Uber Pay het hun toekomende deel aan de chauffeurs betaalt, betekent niet dat geen sprake is van loon. De benaming en vorm van uitbetaling zijn niet van belang.

Gezagsverhouding

De kantonrechters overwegen dat in de hedendaagse, door technologie beheerste tijd het criterium ‘gezag’ een meer indirect (vaak digitaal) controlerende invulling heeft gekregen. Werknemers zijn zelfstandiger geworden. Geoordeeld wordt dat in de verhouding tussen Uber en de chauffeurs sprake is van deze ‘moderne gezagsverhouding’. Ter toelichting geldt het volgende. De chauffeurs kunnen zich alleen bij Uber aanmelden via de Uberapp en de voorwaarden waaronder zij die app kunnen gaan gebruiken, zijn voor hen niet onderhandelbaar. Deze voorwaarden kunnen door Uber eenzijdig worden gewijzigd en dit gebeurt ook regelmatig. De chauffeurs kunnen deze wijzigingen niet weigeren. Het algoritme van de Uberapp bepaalt vervolgens op welke wijze de ritten worden verdeeld. De Uberapp bepaalt welke chauffeur een rit (als eerste) krijgt aangeboden. De chauffeurs hebben geen invloed op de ritprijs, aangezien Uber de tarieven vaststelt. Er gaat ook een disciplinerende werking uit van de Uberapp. Chauffeurs krijgen immers een rating en zij worden dus beoordeeld, wat invloed kan hebben op de toegang tot de app en de aangeboden ritten. Een lage gemiddelde rating kan leiden tot verwijdering van het platform, terwijl een hoge gemiddelde rating (financiële) voordelen oplevert voor de chauffeur. Daar komt bij dat Uber ‘aan de knoppen van de app kan draaien’ en de instellingen kan wijzigen. Die wijziging is van invloed op de door de chauffeurs te behalen rangen. De door Uber zo bepleite ondernemersvrijheid is hierdoor in wezen afwezig. Hoewel Uber benadrukt dat een chauffeur te allen tijde een reeds geaccepteerde rit alsnog mag annuleren, leidt het regelmatig annuleren van een rit tot uitsluiting van het gebruik van de Uberapp. Ook heeft het driemaal weigeren van een aangeboden rit tot gevolg dat de chauffeur door het systeem wordt uitgelogd en dus geen ritten meer krijgt aangeboden, tot hij opnieuw is ingelogd. Ten slotte is het Uber die bij klachten van klanten eenzijdig beslist over een oplossing. De chauffeurs vallen op grond van het voorgaande onder een ‘modern werkgeversgezag’ van Uber.

Conclusie

De overeenkomsten tussen Uber en de chauffeurs die zich in persoon jegens Uber hebben verbonden, moeten worden gekwalificeerd als een arbeidsovereenkomst. Voorts wordt geoordeeld dat partijen onder de werkingssfeer van de Cao Taxivervoer vallen. Dit brengt met zich dat Uber ten aanzien van die chauffeurs de Cao Taxivervoer dient na te leven gedurende de periodes dat die cao algemeen verbindend verklaard is (geweest).

Instantie: Rechtbank Amsterdam

Datum uitspraak: 13-09-2021

ECLI: ECLI:NL:RBAMS:2021:5029

Zaaknummer: 8937120 CV EXPL 20-22882

Rechters: M.V. Ulrici, E. Pennink en F.J. Lourens

Advocaten: J.H. Mastenbroek, J.F.A. Terpstra, J.M. van Slooten en M. Jovović

Wetsartikelen: 7:61o BW