

RECHTSPRAAK

Eindarrest UBER: Chauffeurs hebben geen arbeidsovereenkomst omdat bij hen sprake is van een sterke mate van ondernemerschap.*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 Uberplatform 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, en zo ja, of de Cao Taxivervoer van toepassing is. In eerste aanleg hebben de kantonrechters geoordeeld dat de chauffeurs werkzaam zijn op basis van een arbeidsovereenkomst en dat tussen partijen sprake is van een 'moderne gezagsverhouding' (zie AR 2021-1150). Voorts is geoordeeld dat partijen onder de werkingssfeer van de Cao Taxivervoer vallen. Dit brengt naar het oordeel van de kantonrechter met zich dat Uber ten aanzien van de chauffeurs de Cao Taxivervoer dient na te leven gedurende de periodes dat die cao algemeen verbindend verklaard is (geweest). Het Hof Amsterdam overwoog dat op grond van de *Deliveroo*-gezichtspunten elementen die bijdragen aan de kwalificatie 'arbeidsovereenkomst' zwaarder wegen dan de elementen die daarvoor een contra-indicatie vormen. Mede vanwege het (voor het eerst in hoger beroep) door de chauffeurs gevoerde gemotiveerde verweer dat zij echte ondernemers zijn, heeft het hof zich voor de vraag gesteld gezien of hun ondernemerschap (omstandigheid (ix)) de balans wellicht kan doen omslaan. Het hof heeft vervolgens prejudiciële vragen aan de Hoge Raad gesteld (AR 2024-0386). In de kern komen die vragen erop neer of en zo ja hoe het 'ondernemerschap' betrokken moeten worden in de kwalificatievraag. Voorts vraagt het Hof Amsterdam of artikel 3 lid 2 AVV zich leent voor een collectieve actie of dat hiervoor de met waarborgen omkleed zijnde procedure van artikel 3:308a BW had moeten worden geëntameerd.

De Hoge Raad (AR 2025-0221) oordeelde dat ondernemerschap (zowel intern als extern) een van de omstandigheden vormt binnen het toetsingskader van het *Deliveroo*-arrest met als mogelijk gevolg dat de rechtsverhouding tussen werkers en de werkverschaffer verschillend kunnen worden gekwalificeerd al naar gelang de aanwezigheid van ondernemerschap. Voorts overwoog de Hoge Raad dat een algemeen oordeel over de kwalificatie van overeenkomsten

van werkenden met dezelfde opdrachtgever/werkgever kan plaatsvinden in het kader van een vordering als bedoeld in artikel 3 lid 2 Wet AVV en dat dit niet slechts mogelijk is in het kader van een procedure als bedoeld in artikel 3:305a e.v. BW.

Eindarrest: chauffeurs geen werknemers, want vertonen ondernemerschap

Het gerechtshof oordeelt in deze eindbeschikking dat het niet heeft kunnen vaststellen dat de chauffeurs die voor Uber werken dat doen op basis van een arbeidsovereenkomst. De in hoger beroep aan de zijde van Uber gevoegde chauffeurs hebben geen arbeidsovereenkomst omdat bij hen sprake is van een sterke mate van ondernemerschap. Factoren die hierbij onder meer van belang zijn, zijn: de hoogte van de investeringen die de chauffeurs deden (zoals voor hun auto), de vrijheid in het kiezen van de tijdstippen waarop ze werken, de strategie bij het wel of niet accepteren van ritten (geen ritten met lange aanrijtijd bijv.) en de daarbij behorende verdiensten, het gebruik van fiscale vrijstelling en het risico op aansprakelijkheid en arbeidsongeschiktheid. Ook blijkt dat het app-gebruik sterk fluctueerde (van een groot aandeel via Uber, naar weer klein). Ook het feit dat de chauffeurs gebruik hebben gemaakt van de TOZO-regeling en de sector een van oudsher door zelfstandigen gekenmerkte markt behelst, weegt mee.

Uit de diverse informatiebronnen blijkt dat chauffeurs veel uren per week werken. Wanneer dat exclusief voor Uber is, zou die omstandigheid een contra-indicatie voor ondernemerschap kunnen zijn; wanneer dat daarentegen via verschillende bronnen is, zou dat juist een indicatie voor ondernemerschap kunnen zijn. Wanneer een chauffeur op meerdere apps tegelijk is ingelogd, is dat moeilijk te verenigen met het hebben van een arbeidsovereenkomst met Uber. Deze omstandigheid duidt veeleer op ondernemerschap.

Aangezien het hof heeft vastgesteld dat de chauffeurs geen arbeidsovereenkomst met Uber hebben, en het voor het hof niet mogelijk is om een of meer duidelijk afgebakende groepen chauffeurs of individuele chauffeurs aan te wijzen voor wie dit wel het geval is, kan het bestreden vonnis niet in stand blijven. Volledigheidshalve wijst het hof er daarbij op dat bepaald niet is uitgesloten dat op grond van de specifieke omstandigheden van een individuele chauffeur, diens arbeidsrelatie met Uber wel een arbeidsovereenkomst blijkt te zijn.

Instantie: Gerechtshof Amsterdam

Datum uitspraak: 27-01-2026

ECLI: ECLI:NL:GHAMS:2026:163

Zaaknummer: 200.300.335/01

Rechters: G.C. Boot, M.L.D. Akkaya en F.J. van de Poel

Advocaten: J.M. van Slooten, J.H. Mastenbroek en J. Schulp

Wetsartikelen: 7:610 BW