

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 102

van **ILSE MALFROOT**

datum: 10 november 2020

aan **HILDE CREVITS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

Taxibedrijf Uber - Gevolgen voor de reguliere taxisector

Het Amerikaanse 'technologiebedrijf' Uber gaat vanaf maandag 9 november in Vlaanderen taxiritten aanbieden. Onder andere in Leuven, Antwerpen en Gent zal de dienst beschikbaar worden. Dat zal disruptieve gevolgen hebben voor de reguliere taxisector.

In veel steden wordt een evenwicht gezocht tussen het aantal beschikbare taxi's en de vraag. De lokale besturen willen er op die manier voor zorgen dat er niet te veel taxi's actief zijn (overaanbod) en dat er ook niet te weinig zijn (onderaanbod). Uber verstoort dat evenwicht. Onder andere de stad Leuven voerde in dat kader een stedelijk volumebeleid: door taxibedrijven vaste standplaatsen te laten huren, werd het aantal taxibedrijven beperkt, werden de prijzen gestabiliseerd en vraag en aanbod op elkaar afgestemd.

Het zogenaamde Taxidecreet van de Vlaamse overheid maakte dat lokale beleid onmogelijk. Met als mantra 'Meer taxi's voor minder geld' werd de mobiliteitsmarkt opengegooid. Van deze regeling wil Uber nu dus gebruikmaken.

Net zoals Uber er alles aan doet om te worden gekwalificeerd als een technologiebedrijf en niet als een transportbedrijf, doet het er ook alles aan om zijn chauffeurs als zelfstandigen te laten kwalificeren en niet als werknemers. Het sociaal statuut van de Uber-chauffeurs is onderwerp van veel controverse. In 2018 startte een aantal Brusselse taxibedrijven in dat kader een procedure tegen Uber. Zij eisten een verbod om nog langer taxidiensten te mogen leveren. Begin 2019 wees de Ondernemingsrechtbank die eis af. Er werd geoordeeld dat Uber en zijn chauffeurs niet onderworpen zijn aan de taxiwetgeving. Het bedrijf dient zich dus te houden aan een veel minder transparant wettelijk kader dan van toepassing is op taxidiensten.

Daarnaast eisten taximaatschappijen de erkenning van Uber-chauffeurs als werknemers, geen zelfstandige ondernemers. De rechtbank wees die stelling echter af met de vaststelling dat er geen band van gezag bestaat tussen Uber en zijn chauffeurs. Deze uitspraak beschermt Uber tegen zijn Belgische chauffeurs op sociale aanspraken zoals een minimumloon. Daarnaast hoeft de onderneming niet te voldoen aan de verplichte sociale werkgevers- en werknemersbijdragen zoals dat het geval is bij een werkgever-werknemerrelatie.

Uiteraard is Uber slechts een voorbeeld van een speler binnen de deeleconomie die voor de reguliere actoren in een bepaalde sector een disruptieve werking veroorzaakt.

1. Hoe beoordeelt de minister de intrede van Uber op de Vlaamse markt en de disruptieve gevolgen voor de taxi-industrie die daarvan de uitkomst zijn?
2. Is de minister van mening dat het sociaal statuut van Uber-chauffeurs als zelfstandigen en de gevolgen ervan op het vlak van enerzijds sociale zekerheidsbijdragen en anderzijds een beperkte aanspraak op sociale rechten van werknemers, oneerlijke concurrentie veroorzaakt op de Vlaamse taximarkt?
3. Deelt de minister de mening dat er sprake is van een werkgever-werknemerrelatie en dat er zodoende aanspraak gemaakt kan worden op sociale voordelen zoals een minimumloon en vakantiegeld en dat daarnaast het bedrijf Uber de staat sociale zekerheidsbijdragen verschuldigd is? In de marge van deze vraag: hoe beoordeelt de minister het gegeven dat het huidige arbeidsrecht lijkt te botsen met de flexibiliteit en innovatie van de deeleconomie?
4. Hoe beoordeelt de minister de kwalificatie van Uber als technologiebedrijf?
5. Ziet de minister dat Uber-chauffeurs niet de mogelijkheid hebben om te kunnen onderhandelen over hun eigen tarieven? Is er volgens de minister dan wel sprake van zelfstandige ondernemers?
6. Is de minister van plan een vertegenwoordiging van de Uber-chauffeurs en reguliere taxi-ondernemers uit te nodigen, zodat voor haar duidelijk wordt tegen welke problemen deze mensen dagelijks aanlopen en dat zodoende de gevolgen van het Taxidecreet geëvalueerd kunnen worden?
7. Waarom hebben de lokale besturen niet langer de mogelijkheid om zelf te kunnen bepalen hoeveel taxi's ze in hun stad wenselijk achten? Is de minister het ermee eens dat een overaanbod leidt tot dalende lonen, zeker voor zelfstandige Uber-chauffeurs?

HILDE CREVITS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

ANTWOORD

op vraag nr. 102 van 10 november 2020

van **ILSE MALFROOT**

Het taxidecreet valt onder de bevoegdheid van de Vlaamse minister van Mobiliteit. De vragen met betrekking tot arbeidsrecht en sociale zekerheid zijn een federale materie.