

UBER EN HET STATUUT VAN DE UBER DRIVERS

Aantal woorden: 38.700

Lise-Marie Platteau

Studentennummer: 01305243

Promotor: Prof. dr. Marc De Vos

Commissaris: dhr. Philippe Culliford

Masterproef voorgelegd voor het behalen van de graad master in de richting Master of Laws in de rechten

Academiejaar: 2017 - 2018

Woord vooraf

Als echte Uber-fan ben ik zeer blij dat ik over dit uitermate boeiend en actueel onderwerp een masterproef mocht schrijven. Toen ik voor het eerst Uber gebruikte op uitwisseling in Miami ging er een wereld voor mij open en overtuigde ik vriend en vijand van het fantastisch systeem. Deze masterproef was dus het perfecte excuus om mij te kunnen verdiepen in de Uber-wereld. Vrienden en familie associeerden mij dan ook al snel met Uber. Van zodra ze iets op het nieuws hoorden, in de krant lezen of op de radio hoorden over Uber, brachten ze mij meteen laaiend enthousiast op de hoogte. Ik zou hen dan ook graag hiervoor bedanken.

Ik wil daarnaast ook graag van de gelegenheid gebruik maken om mijn promotor, professor De Vos, en commissaris, de heer Culliford, te bedanken voor hun begeleiding de afgelopen twee jaar.

Verder wil ik graag mijn ouders, broer, grootouders, tante en vriendinnen bedanken voor hun onvoorwaardelijke steun. Zij gaven mij de nodige moed om verder te gaan wanneer het even niet meezat. Het doet deugd om te weten dat zij er altijd voor mij (zullen) zijn, wat ik ook onderneem.

Inhoudstafel

Woord vooraf	3
Inleiding.....	7
Hoofdstuk I. Doet Uber aan <i>car-sharing</i> ?	9
1.1 Uber en de deeleconomie	9
1.2 Politierechtbank Brussel 4 mei 2015.....	10
1.3 Rechtbank van koophandel Brussel 23 september 2015.....	12
Hoofdstuk II. Is Uber een transportbedrijf of technologiebedrijf?	15
2.1 Antwoord van het Hof van Justitie.....	16
2.1.1 Conclusie A-G	18
2.1.2 Uitspraak Hof van Justitie.....	21
2.1.3 Gevolgen.....	22
2.2 Andere uitspraken.....	26
2.3 Enkele kritische bedenkingen.....	30
2.4 Zijsprongetje naar de VS.....	33
Hoofdstuk III. Het sociaal statuut van de Uber drivers	37
3.1 De mogelijke statuten en hun gevolgen	37
3.1.1 Werknemer	37
3.1.2 Zelfstandige	38
3.1.3 Gevolgen.....	39
3.2 Bestanddelen van een arbeidsovereenkomst.....	41
3.2.1 Overeenkomst	41
A. De contractspartijen en hun onderlinge relaties	41
B. Welk type overeenkomst naargelang de duur?	47
C. Toepasselijk recht.....	48
3.2.2 Arbeid	50
3.2.3 Loon.....	52
3.2.4 Gezag.....	54
A. Algemene criteria	55
§1. De wil van de partijen	55
§2. De vrijheid van organisatie van de werktijd	56
§3. De vrijheid van organisatie van het werk	58

§4. De mogelijkheid om hiërarchische controle uit te oefenen	60
B. Specifieke criteria	63
3.2.5 Conclusie	67
3.3 Discussie in de buitenlandse rechtspraak	69
3.3.1 Berwick vs. Rasier	69
3.3.2 O'Connor v. Uber en Cotter v. Lyft.....	73
3.3.3 Aslam	74
3.3.4 Uber South Africa	77
3.4 Mogelijke oplossingen naar de toekomst toe	80
Hoofdstuk IV. Heeft de kwalificatie van Uber als bedrijf een invloed op de kwalificatie van de Uber drivers?	85
4.1 Visie van enkele rechtsgeleerden.....	86
4.2 Visie van de Europese Commissie	88
4.3 Andere platformen	90
4.4 De business integration test.....	94
Besluit.....	97
Bibliografie	99
1. Wetgeving	99
2. Rechtspraak.....	100
3. Rechtsleer.....	101
Boeken.....	101
Bijdragen in verzamelwerken.....	102
Tijdschriftartikelen	102
4. Online artikelen	104
5. Websites	107
6. Documenten.....	108

Inleiding

1. In deze masterproef gaan we het hebben over één van de meest spraakmakende bedrijven van de afgelopen 10 jaar: Uber. Wat begon in 2009 in San Francisco, Californië als een bedrijf dat luxevoer wilde aanbieden met een simpele druk op de knop, groeide al snel uit tot veel meer dan dat. Tegenwoordig is het bedrijf wereldwijd actief¹ en is het er al in geslaagd om meer dan 5 miljard ritten uit te voeren sinds haar oprichting.²

2. Uber biedt ondertussen een ruim assortiment van diensten aan, gaande van UperPOP tot UberX en UberBlack; van UberPOOL tot UberEats. De meest controversiële uit dit rijtje is zonder twijfel UberPOP, aangezien hiervoor particuliere, niet-professionele chauffeurs (zonder de vereiste vergunning) worden ingezet die rijden met hun eigen wagen. UberX komt daaraan tegemoet door chauffeurs in te zetten die wel de nodige vergunning hebben. UberBlack daarentegen doet een beroep op professionele chauffeurs die rijden met echte luxewagens. UberPOOL is dan weer de goedkoopste versie van Uber, aangezien deze versie ervoor zorgt dat je een rit en daarmee samenhangend ook de ritprijs met iemand anders kan delen die dezelfde richting uitgaat. Dit is het carpoolsysteem van Uber. UberEats, dat intussen ook al zijn intrede heeft gedaan in enkele Belgische steden, is de maaltijdbezorgdienst van Uber, vergelijkbaar met Deliveroo. Tot zover een kleine greep uit het aanbod van Uber, om maar even aan te tonen dat Uber uitgegroeid is tot een nieuw begrip in de wereld van het transport.

3. Uber heeft geen nieuwe markt uitgevonden, maar heeft daarentegen een bestaande markt verbeterd, namelijk de transportmarkt.³ Dit noemt men ook wel eens (digitale) disruptie. Uber heeft ervoor gezorgd dat het goedkoper, gemakkelijker, sneller en betrouwbaarder is om met een druk op de knop een taxi te bestellen. Uber brengt letterlijk een taxi tot aan je voordeur.⁴

4. Maar helaas is het niet allemaal rozengeur en maneschijn. Uber is namelijk niet door iedereen even geliefd. Het meest uitgesproken en bekend probleem is wellicht dat van de oneerlijke concurrentie. De taxisector beschuldigt Uber ervan de taxiregeling en de vaak daarmee samenhangende

¹ Om te zien in welke steden Uber actief is, zie www.uber.com/nl-BE/cities of www.uberestimator.com/cities.

² X, "Uber hits 5 billion rides milestone", *Uber Blog* 2017, www.uber.com/en-SG/blog/uber-hits-5-billion-rides-milestone.

³ R. BERINS COLLIER, V. B. DUBAL en C. CARTER, "Labor platforms and gig work: the failure to regulate", *IRLE working paper no. 106-17* 2017, 12.

⁴ X, "How does Uber make money?", *Unicornomy* 2016, www.unicornomy.com/how-does-uber-make-money-business-revenue-model.

vergunningsplicht aan hun laars te lappen. Daardoor is er geen *level playing field* en zou er dus sprake zijn van oneerlijke concurrentie. Uber werd ook reeds *'gebanned'* in verschillende landen. En daarbovenop wordt Uber ook nog geconfronteerd met vele rechtszaken, niet alleen vanwege taxibedrijven omwille van de oneerlijke concurrentie, maar zelfs vanwege haar eigen drivers.⁵

5. Maar aangezien Uber zo innovatief is, staat ook het recht voor een bijzonder grote uitdaging. Het is moeilijk om de bestaande rechtskaders toe te passen op het nieuwe model dat Uber gelanceerd heeft. Uber brengt dan ook juridische uitdagingen met zich mee op het vlak van verschillende rechtstakken: het consumentenrecht, aansprakelijkheidsrecht, verzekeringsrecht, privacy-recht, fiscaal recht, Europees recht en arbeidsrecht zijn maar enkele voorbeelden. Omdat in het kader van deze masterproef niet op al deze aspecten kan worden ingegaan, werd gekozen om te focussen op het sociaalrechtelijke luik. Meer bepaald zal aan de hand van drie onderzoeksvragen worden onderzocht hoe bij Uber nu precies de vork aan de steel zit.

6. Uber werpt immers klassiek drie verschillende argumenten op. Uber profileert zich vooreerst graag als *'a helping friend offering a ride to one another'*. Hiermee bedoelt Uber dat haar diensten louter worden aangeboden aan de Uber-community en dat die diensten *car-sharing* inhouden. Op die manier hoopt Uber niet te worden beschouwd als taxidienst. Ten tweede beweert Uber ook een technologie- of softwarebedrijf te zijn en geen transportbedrijf. Dit argument heeft tot doel niet te moeten voldoen aan de stringente transport- of taxireglementering, maar te kunnen genieten van de lossere regels die gelden op het vlak van de informatietechnologie. Ten derde beweert Uber samen te werken met zelfstandige *partner drivers* die in geen geval werknemers zijn.

Aan de hand van deze drie vragen zullen we dus proberen te achterhalen hoe Uber juridisch precies in elkaar zit. De nadruk zal hierbij vooral liggen op de tweede en derde vraag, namelijk aan de ene kant of Uber een transportbedrijf of een technologiebedrijf is en aan de andere kant of de Uber drivers werknemers of zelfstandigen zijn. Het uiteindelijke doel van deze masterproef is immers om na te gaan of er een verband bestaat tussen beide, om te kijken of de kwalificatie van Uber als bedrijf een invloed heeft op de kwalificatie van de Uber drivers. Met andere woorden wat is de invloed van een platform op de kwalificatie van een arbeidsrelatie?

⁵ R. A. BALES en C. P. WOO, "The Uber million dollar question: are Uber drivers employees or independent contractors?", *Mercer L. Rev.* 2017, 1.

Hoofdstuk I. Doet Uber aan *car-sharing*?

1.1 Uber en de deeleconomie

7. Uber kadert nog in een veel groter geheel, namelijk dat van de deeleconomie, ook wel *sharing economy* of *collaborative economy* genoemd. Uber is hiervan wellicht het meest bekende voorbeeld, net omdat het zo controversieel en universeel is.⁶ De meest toonaangevende, maar wel erg ruime definitie van de deeleconomie is die van de Europese Commissie in haar Europese Agenda voor de Deeleconomie:

“De term deeleconomie verwijst naar bedrijfsmodellen waarin activiteiten worden gefaciliteerd door deelplatforms die een open marktplaats tot stand brengen voor het tijdelijke gebruik van (vaak door particulieren aangeboden) goederen of diensten. Bij de deeleconomie zijn drie categorieën actoren betrokken: i) dienstverleners die activa, middelen, tijd en/of vaardigheden delen – dit kunnen particulieren zijn die af en toe diensten aanbieden (“peers”) of dienstverleners die in hun beroepshoedanigheid handelen (“professionele dienstverleners”); ii) gebruikers hiervan; en iii) tussenpersonen die aanbieders en gebruikers met elkaar in contact brengen – via een online platform – en die transacties tussen hen faciliteren (“deelplatforms”). Bij transacties in de deeleconomie is er algemeen geen sprake van overdracht van eigendom en deze transacties kunnen met of zonder winst oogmerk worden uitgevoerd.”⁷

8. Uber maakt als meest bekende voorbeeld en als uithangbord van de deeleconomie dan ook graag gebruik van de positieve connotaties die daaraan vasthangen. Net omdat het principe van *car-sharing* zo mooi past binnen het plaatje van de deeleconomie, beroept Uber zich wellicht zo graag op het argument dat haar diensten *car-sharing* zouden inhouden. Op die manier probeert Uber er natuurlijk ook voor te zorgen dat haar diensten niet worden gekwalificeerd als taxidiensten, zodat zij niet hoeft te voldoen aan de strenge taxireglementering. Uber surft dus graag mee op de golf van de deeleconomie.

9. Maar we moeten wel alert zijn. De term deeleconomie wordt namelijk voor twee verschillende zaken gebruikt. Enerzijds hebben we de deeleconomie *sensu stricto* waar particulieren goederen met elkaar delen om de (transactie)kosten laag te houden en om onderbenutte goederen efficiënt in te zetten. In dit

⁶ D. GERARDIN, “Online intermediation platforms and free trade principles – some reflections on the Uber preliminary ruling case”, 2016, www.ssrn.com/abstract=2759379, 19.

⁷ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, “Een Europese agenda voor de deeleconomie”, 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 3.

opzicht kadert de deeleconomie in ons streven naar duurzaamheid en de strijd tegen milieuvervuiling. Ze is idealistisch georiënteerd.⁸ Anderzijds hebben we de deeleconomie *sensu lato* waar commerciële activiteiten door een platform worden aangeboden met winstoogmerk.⁹ Voorbeelden van de deeleconomie *sensu stricto* zijn bijvoorbeeld Couchsurfing¹⁰ (omwille van de wederkerigheid) en Blablacar (omwille van de gedeelde kosten). Voorbeelden van de deeleconomie *sensu lato* zijn Uber en Airbnb^{11,12}. Het is dus belangrijk om altijd alert te zijn met welke vorm van deeleconomie we in aanraking komen. Worden er louter commerciële activiteiten aangeboden of wordt er werkelijk gedeeld?

10. Aan de hand van twee Belgische zaken gaan we nu even dieper in op de vraag of Uber's diensten wel degelijk *car-sharing* inhouden zoals zij beweert.

1.2 Politierechtbank Brussel 4 mei 2015

11. De eerste uitspraak die ons meer duiding geeft over wat Uber nu precies inhoudt, is die van de politierechtbank in Brussel op 4 mei 2015¹³. Er stellen zich twee vragen. De eerste vraag die zich stelde was of Uber *co-voiturage*, *ride-sharing* of *carpoolen* inhoudt? Volgens de politierechter zijn er twee essentiële bestanddelen waaraan moet voldaan zijn om te kunnen spreken over *car-sharing*. Bij gebrek aan een juridische definitie van *car-sharing* in het Belgische recht, werd gebruik gemaakt van twee voorwaarden die werden afgeleid uit het Frans recht: 1) het hebben van een gedeeld traject en gemeenschappelijke bestemming en dit 2) tegen een loutere onkostenvergoeding, dit wil zeggen een vergoeding die de vervoerskosten niet overstijgt zodat geen voordeel kan worden gerealiseerd door de chauffeur.¹⁴ Als we dit nu toepassen op Uber zien we dat Uber chauffeurs rondrijden, maar zelf geen specifieke bestemming voor ogen hebben. Het is dus enkel en alleen de passagier die de route en de eindbestemming bepaalt. Ook ontvangen de chauffeurs meer dan een loutere onkostenvergoeding, waardoor zij dus wel degelijk een voordeel realiseren en winst maken. Het doel van zowel de drivers als van Uber is namelijk om er iets aan

⁸ C. CHARLOT, "De deeleconomie is meer dan een modeverschijnsel", *Gondola* 2017, www.gondola.be/nl/report/interviews/de-deeleconomie-meer-dan-een-modeverschijnsel.

⁹ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 124.

¹⁰ www.couchsurfing.com.

¹¹ www.airbnb.be.

¹² E. VANDINGENEN, "Deeleconomie" in J. VANNEROM (ed.), *M-commerce*, Morsel, Intersentia, 2017, (176) 179.

¹³ Pol. Brussel 4 mei 2015, onuitg.

¹⁴ D. RENDERS en D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?", *CDPK* 2015, (482) 489-490.

te verdienen. De eerste vraag moet dan ook negatief worden beantwoord: Uber houdt geen *ride-sharing* in.

12. In tegenstelling tot Uber zou BlaBlaCar¹⁵ allicht wel als een *carpool service* gezien worden.¹⁶ Hier hebben beide partijen namelijk wel een gedeelde reisweg, aangezien ze ongeveer dezelfde begin- en eindbestemming hebben. Het is ook de chauffeur die zelfstandig de ritprijs bepaalt (en niet het algoritme zoals bij Uber), waardoor het gemakkelijker te aanvaarden is dat het om een loutere kostenvergoeding gaat. BlaBlaCar behoort tot de deeleconomie *sensu stricto* (*supra* nr. 9) en kan in tegenstelling tot Uber wellicht wel worden beschouwd als een *car-sharing* platform.

13. De tweede vraag die zich stelde, is of de vervoersdiensten van Uber taxidiensten uitmaken in de zin van de taxi-ordonnantie van 27 april 1995? Om onder het begrip taxidienst te vallen, moeten de bezoldigde vervoersdiensten van personen met bestuurder door middel van automobielen bovendien voldoen aan de volgende vier cumulatieve voorwaarden:

- 1) het voertuig moet geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste negen personen;
- 2) het voertuig moet ter beschikking worden gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg (de standplaatsen gereserveerd voor taxi's), hetzij op eender welke plaats die niet voor het openbaar vervoer is opengesteld;
- 3) de terbeschikkingstelling moet betrekking hebben op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst en
- 4) de bestemming moet door de cliënt worden bepaald.¹⁷

De relevante discussie *in casu* doet zich voor bij het tweede criterium, namelijk worden de voertuigen ter beschikking gesteld aan het publiek? Volgens Uber is dit niet het geval en worden de voertuigen enkel ter beschikking gesteld aan de Uber-gemeenschap of *Uber-community*.¹⁸ Uber profileert zich immers graag als '*a helping friend offering a ride to one another*'.¹⁹ Uber beweert haar diensten dus niet ter beschikking te stellen aan het publiek in het algemeen, maar aan een beperkte privé gemeenschap. Maar gelet op het

¹⁵ www.nl.blablacar.be.

¹⁶ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 124.

¹⁷ Overeenkomstig art. 2 van de taxi-ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, BS 1 juni 1995.

¹⁸ G. NOTO LA DIEGA, "Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations", *REDC* 2015, (383) 399-401.

¹⁹ R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney)?: defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 5.

gemak waarmee je je kan registreren als gebruiker in de Uber-app, zonder aan veel gebruiksvoorwaarden of beperkingen te worden onderworpen, ging de rechter hier niet in mee.²⁰

De politierechter oordeelde dat aan alle voorwaarden voldaan was en dat de Uber chauffeurs dus wel degelijk taxidiensten aanbieden in de zin van de taxi-ordonnantie van 27 april 1995. Op die manier zijn ze onderworpen aan de desbetreffende van toepassing zijnde regelgeving, met inbegrip van de vergunningsvereiste²¹.

1.3 Rechtbank van koophandel Brussel 23 september 2015

14. Een andere gelijkaardige en daarmee verband houdende uitspraak is die van de rechtbank van koophandel in Brussel op 23 september 2015²². Ook hier was eenzelfde vraag aan de orde, namelijk of Uber chauffeurs een taxidienst aanbieden en desgevallend over een taxivergunning dienen te beschikken.²³ Er zijn drie voorwaarden die moeten worden getoetst: 1) worden de voertuigen ter beschikking gesteld van het publiek, 2) wordt de bestemming bepaald door de klant en 3) is er sprake van bezoldigd vervoer van personen?²⁴ De hoedanigheid van de chauffeur (particulier of professioneel) is daarentegen geen toepassingsvoorwaarde om te bepalen of Uber aanschouwd kan worden als een taxidienst.

15. Op de vraag of de voertuigen ter beschikking worden gesteld van het publiek werd ook in deze zaak bevestigend geantwoord. Van zodra een chauffeur ingaat op een ritaanvraag, is aan deze eerste voorwaarde voldaan. Ook de vraag of de bestemming enkel en alleen wordt bepaald door de passagier werd bevestigend beantwoord. Maar de interessante vraag die hier aan de orde is, is die van het bezoldigd karakter. Er werd geoordeeld dat wanneer de vergoeding de reële kosten overstijgt, het om bezoldigd

²⁰ E. DE RIDDER, "Uberchauffeur verliest wagen na veroordeling", *Juristenkrant* 2015, 4.

²¹ Art. 3 taxi-ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 1 juni 1995.

²² Kh. Brussel 23 september 2015, *TaxiVerts/Uber*, onuitg.; N. NEYRINCK, "Taxis bruxellois: Uber garde un pied dans la porte" (noot onder Kh. Brussel 23 september 2015), *RDIR* 2015, 475-478; D. RENDERS en D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?", *CDPK* 2015, (482) 490-492; P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, (217) 244-249.

²³ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, (217) 245.

²⁴ P.-J. AERTS, "Uber pop(s) and then it... stops", *Juristenkrant* 2015, 5.

vervoer gaat en er ook aan de derde voorwaarde is voldaan.²⁵ Voor deze gevallen zijn de voorwaarden cumulatief vervuld en werd een verbod opgelegd wegens schending van de eerlijke marktpraktijken²⁶. In die zin bevestigde deze uitspraak die van de politierechtbank op 4 mei 2015. *In concreto* betekende deze uitspraak het einde van de UberPop-variant in Brussel.

16. Maar de rechter liet de deur op een kier voor wat betreft het vervoer met een loutere kostenvergoeding, het zogenaamde *car-sharing*.²⁷ Wanneer ook die situatie onder de toepassingsvoorwaarden zou vallen en wanneer ook hier een vergunningsplicht zou ontstaan, dan zou dit volgens de Brusselse rechtbank van koophandel strijdig kunnen zijn met de Europeesrechtelijke vrijheid van vestiging en de vrijheid van dienstverlening. Het is hierover dat de rechter een prejudiciële vraag gesteld heeft aan het Hof van Justitie.²⁸ Jammer genoeg heeft het Hof dit verzoek niet-ontvankelijk verklaard omdat de gestelde vraag een theoretische vraag was. Het is immers niet de taak van het Hof om rechtsgeleerde adviezen te formuleren over algemene of hypothetische vraagstukken, maar wel om concrete geschillen te beslechten. We blijven hier dus jammer genoeg op onze honger zitten...

17. Ook in Nederland werd het argument dat Uber een carpooldienst zou zijn en zo onder de wettelijke uitzondering van de Wet Personenvervoer 2000²⁹ zou vallen, door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven van tafel geveegd.³⁰ We komen in het volgende hoofdstuk nog terug op deze zaak (*infra* nr. 50).

18. We kunnen besluiten dat het goed geprobeerd is van Uber om zich te beroepen op de *sharing-gedachte*, maar dat dit argument weinig kans tot slagen heeft voor een rechtbank. In het volgende

²⁵ D. RENDERS en D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?", *CDPK* 2015, (482) 491.

²⁶ Overeenkomstig art. VI. 104 WER is verboden elke met de eerlijke marktpraktijken strijdige daad waardoor een onderneming de beroepsbelangen van een of meer andere onderneming schaadt of kan schaden.

²⁷ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 247.

²⁸ HvJ (8e k.) 27 oktober 2016, nr. C-526/15, ECLI:EU:C:2016:830, Uber Belgium BVBA/Taxi Radio Bruxellois NV, www.curia.europa.eu.

²⁹ Artikel 2, vijfde lid van de Wet Personenvervoer 2000, ook wel gekend als de carpoolbepaling, bepaalt het volgende: "De wet is niet van toepassing op vervoer van personen per auto, anders dan openbaar vervoer, indien de som van de betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten voor dat vervoer niet te boven gaat, tenzij vorenstaande wordt verricht in de uitoefening van een beroep of bedrijf."

³⁰ College van Beroep voor het Bedrijfsleven (NL) 21 september 2017, ECLI:NL:CBB:2017:312, www.uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:CBB:2017:312, nr. 5.3.

hoofdstuk gaan we dieper in op de vraag die hier onrechtstreeks uit voortvloeit, namelijk of de diensten van Uber dan wel transportdiensten of taxidiensten uitmaken.

Hoofdstuk II. Is Uber een transportbedrijf of technologiebedrijf?

19. Wat Uber uniek maakt, is de combinatie van on- en offline diensten. Of zoals Kalanick (de mede-oprichter en ex-CEO van Uber) het zou zeggen, de combinatie van bits en atomen.³¹ De bits zijn de software in de vorm van een app of een elektronisch platform. De atomen zijn de fysieke diensten, namelijk de vervoersdiensten die worden geleverd door Uber chauffeurs met hun eigen wagens. Dit maakt Uber anders dan andere internetbedrijven, zoals bijvoorbeeld Facebook of Google. Die bedrijven leveren enkel en alleen online diensten en beperken zich tot de zogenaamde bits.

20. Een van Uber's steeds terugkerende argumenten is dat Uber beweert een technologie- of softwarebedrijf te zijn. Een tussenpersoon die optreedt als bemiddelaar tussen vraag en aanbod, tussen gebruikers en chauffeurs. Die efficiënte koppeling van vraag en aanbod gebeurt door Uber's algoritme. Uber zegt een technologisch platform te zijn dat transacties faciliteert tussen personen die vervoer zoeken aan de ene kant en personen die vervoer aanbieden aan de andere kant. Op die manier probeert Uber natuurlijk te kunnen genieten van de losse regulering die geldt op vlak van de informatietechnologie. Tegenstanders en critici van Uber daarentegen beweren dat Uber niets anders is dan een transportbedrijf dat vervoersdiensten aanbiedt aan het publiek. Meer nog, volgens de taxisector is Uber tevens aanbieder van taxidiensten en moet het desgevallend voldoen aan de (stringente) geldende taxiregulering.

21. Dat Uber bij hoog en laag beweert een technologie- of softwarebedrijf te zijn en geen transportbedrijf, kunnen we zeer duidelijk merken in de algemene voorwaarden:

*"You acknowledge that Uber does not provide transportation, logistics, delivery or vendors services or function as a transportation provider or carrier and that all such transportation, logistics, delivery and vendors services are provided by independent third party contractors who are not employed by Uber or any of its affiliates."*³²

*"Uber UK is not a Transportation Provider and does not provide transportation services."*³³

*"The services constitute a technology platform that (...)"*³⁴

³¹ R. LIEMAN, *Uber voor alles. Hoe de on-demand economie ons leven beïnvloedt*, Amsterdam/Antwerpen, Business Contact, 2018, 13.

³² Passage uit UK Terms and Conditions, nr. 2, www.uber.com/legal/terms/gb.

³³ Passage uit UK Terms and Conditions, nr. 4, www.uber.com/legal/terms/gb.

³⁴ Passage uit UK Terms and Conditions, nr. 2, www.uber.com/legal/terms/gb.

“Uber is a technology services provider that does not provide transportation services, function as a transportation carrier or agent for the transportation of passengers.”³⁵

“U erkent dat Uber geen vervoer of logistieke diensten verschaft of optreedt als een vervoersbedrijf en dat dergelijk vervoer of logistieke diensten worden verschaft door onafhankelijke externe aannemers die niet werken voor Uber of haar aangesloten bedrijven.”³⁶

22. De hamvraag is dus of Uber ook aanbieder is van de onderliggende (vervoers)diensten? Een vergelijkbare discussie zou kunnen worden gevoerd over andere platformen zoals Facebook, Airbnb en Helpling. Is Facebook een technologiebedrijf of een mediabedrijf gelet op de content ervan? Zuckerberg beweerde tot voor kort altijd dat Facebook een technologiebedrijf is. Maar begin 2017 kwam hij toch gedeeltelijk op zijn woorden terug. Zuckerberg verklaarde het volgende: *“Facebook is een nieuw soort platform. Het is geen traditioneel techbedrijf en het is ook geen traditioneel mediabedrijf. We schrijven zelf niet de nieuwsberichten, maar tegelijkertijd weten we dat we veel meer doen dan alleen het verspreiden van nieuws.”³⁷* We zouden ons hetzelfde kunnen afvragen van Airbnb. Is Airbnb een hotelketen, aangezien het verblijfsaccommodaties aanbiedt? Ook Helpling³⁸, de grootste online marktplaats voor huishoudelijke diensten in Europa, beweert geen schoonmaakbedrijf te zijn, maar een platform dat particuliere schoonmakers koppelt aan huishoudens. Klinkt bekend in de oren, nietwaar?!

2.1 Antwoord van het Hof van Justitie

23. Tijdens het schrijven van deze masterproef was het wachten geblazen op het antwoord van het Hof van Justitie op een belangrijke prejudiciële vraag. De uitspraak van het Hof zou namelijk veel verhelderen over wat voor soort bedrijf Uber nu precies is. En jawel, op 20 december 2017, een paar maanden later dan voorzien, was de langverwachte uitspraak eindelijk daar. Het Hof volgde – zoals verwacht, maar misschien niet helemaal zoals gehoopt – de conclusie van de advocaat-generaal Szpunar.

³⁵ Passage uit Services Agreement, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

³⁶ Passage uit algemene voorwaarden, nr. 2, www.uber.com/nl-BE/legal/terms/nl, oorspronkelijk in hoofdletters.

³⁷ S. DUIVESTEIN, “Facebook is een nieuw soort platform”, *Marketingfacts* 2017, www.marketingfacts.nl/berichten/facebook-is-een-nieuw-soort-platform; S. GIBBS, “Mark Zuckerberg appears to finally admit Facebook is a media company”, *The Guardian* 2016, www.theguardian.com/technology/2016/dec/22/mark-zuckerberg-appears-to-finally-admit-facebook-is-a-media-company.

³⁸ www.helpling.nl.

24. De onderliggende zaak die aanleiding gaf tot het stellen van een prejudiciële vraag speelde zich af voor een handelsrechtbank in Barcelona, Spanje.³⁹ Een beroepsorganisatie voor taxichauffeurs in Barcelona, Elite Taxi genaamd, had een vordering ingesteld tegen Uber Spain, een vennootschap naar Spaans recht, wegens schending van de geldende regelgeving en daden van oneerlijke concurrentie.⁴⁰ Noch Uber, noch de Uber chauffeurs beschikten namelijk over de nodige licenties en vergunningen. Het gaat dus – net zoals in de zaken voor de Brusselse rechtbanken – over de exploitatie van de UberPop-dienst. Om te weten of de verplichting om over een vergunning te beschikken gerechtvaardigd is, moet eerst worden nagegaan hoe Uber als bedrijf moet worden gekwalificeerd.

25. De prejudiciële vraag die werd gesteld, is of de activiteit van Uber moet worden beschouwd als een vervoersactiviteit dan wel als een elektronische bemiddelingsdienst of een dienst van de informatiemaatschappij? Als de activiteiten van Uber diensten van de informatiemaatschappij zijn, vallen ze onder het vrij verkeer van diensten⁴¹ van de dienstenrichtlijn⁴² en van de richtlijn inzake E-commerce⁴³. Als het daarentegen om diensten op het gebied van het vervoer gaat⁴⁴, is de dienstenrichtlijn hierop niet van toepassing. In het eerste geval zouden de vereiste licenties en vergunningen in strijd kunnen zijn met het vrij verkeer van diensten⁴⁵ en met de vrijheid van vestiging⁴⁶. In het tweede geval zijn de lidstaten vrij om de activiteiten van Uber te reguleren en kan een vergunningsvereiste dus legitiem zijn.

³⁹ Juzgado Mercantil nr. 3 de Barcelona (Spanje) 7 augustus 2015, C-434/15, verzoek om prejudiciële beslissing inzake Associación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, S-L.

⁴⁰ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 5, nr. 16.

⁴¹ Art. 56 VWEU.

⁴² Richtl. Europees Parlement en Raad 2006/123, 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (hierna: Dienstenrichtlijn).

⁴³ Richtl. Europees Parlement en Raad 2000/31, 8 juni 2000 betreffende juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt (hierna: E-commerce richtlijn).

⁴⁴ Art. 2, lid 2, d) dienstenrichtlijn en art. 58, lid 1, VWEU.

⁴⁵ Art. 56 VWEU.

⁴⁶ Art. 49 VWEU.

2.1.1 Conclusie A-G

26. Op 11 mei 2017 kwam de advocaat-generaal Szpunar met zijn conclusie naar buiten.⁴⁷ Hij was zich bewust van het grote belang van deze zaak. Hij wist dat er al veel rond Uber te doen was geweest in de media en dat deze zaak dan ook met argusogen zou worden gevolgd. Maar hij waarschuwde meteen voor het beperkte voorwerp van deze zaak, namelijk de juridische kwalificatie van Uber volgens het Unierecht.⁴⁸ Hoewel velen dit verwachtten, zou er onder andere geen uitspraak worden gedaan over het sociaalrechtelijk statuut van de chauffeurs.

27. De vraag die dus moest worden beantwoord, is of de activiteit van Uber een dienst van de informatiemaatschappij uitmaakt en op die manier zal vallen onder het vrij verkeer van diensten. Onder dienst van de informatiemaatschappij wordt het volgende verstaan: *“Elke dienst die gewoonlijk tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten verricht wordt.”*⁴⁹ De criteria van de vergoeding en het individueel verzoek leveren geen problemen op, daarover is men het eens dat daaraan voldaan is. Het criterium ‘op afstand, langs elektronische weg’ ligt daarentegen wat moeilijker. Volgens de advocaat-generaal gaat het om een gemengde dienst, waarbij een deel langs elektronische weg wordt verricht en een ander deel niet.⁵⁰ Een gemengde dienst kan vallen onder het begrip ‘diensten van de informatiemaatschappij’ in twee gevallen. Ofwel is de niet langs elektronische weg verrichte dienst economisch onafhankelijk van de wel langs die weg verrichte dienst.⁵¹ Dit is bijvoorbeeld het geval bij bemiddelingsplatforms voor de aankoop van vliegtickets of hotelreserveringen, zoals Trivago of Booking.com. Ofwel verricht de dienstverlener de volledige dienst, of oefent hij een beslissende invloed uit op de voorwaarden van de onderliggende prestatie, zodat beide diensten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Daarbij moet het hoofdbestanddeel dan langs elektronische weg worden gerealiseerd.⁵² Dit is bijvoorbeeld het geval bij de onlineverkoop van zaken. Daarbij wordt het hoofdbestanddeel langs elektronische weg verricht, namelijk het aanbod, de aanvaarding, het sluiten van

⁴⁷ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu; S. NERINCKX, “Deliveroo, Uber en sociaal statuut – beslecht?”, *Expat News* 2018, (18) 18-19.

⁴⁸ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 1, nr. 2.

⁴⁹ Art. 1, punt 2 richtl. Europees Parlement en Raad 98/34/EG, 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, zoals gewijzigd bij richtl. Europees Parlement en Raad 98/48/EG, 20 juli 1998, naar welke art. 2, a) E-commerce richtlijn verwijst.

⁵⁰ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 7, nr. 28.

⁵¹ *Ibid.*, 7, nr. 33.

⁵² *Ibid.*, 8, nr. 35.

het contract en de betaling, terwijl de levering van de gekochte zaak ondergeschikt is en slechts de uitvoering van een contractuele verplichting.⁵³ De vraag is nu of de activiteit van Uber als één geheel moet worden beschouwd bestaande uit enerzijds de prestatie van het met elkaar in contact brengen van passagiers en chauffeurs met behulp van een elektronisch platform en anderzijds de prestatie van het eigenlijke vervoer, of dat deze twee prestaties als twee afzonderlijke diensten moeten worden beschouwd.⁵⁴

28. Uber beweert zich uitsluitend te beperken tot het bij elkaar brengen van vraag en aanbod. Maar dat is volgens de advocaat-generaal een te beperkt beeld van haar rol. In feite doet Uber veel meer dan het bij elkaar brengen van vraag en aanbod: zij heeft dat aanbod zelf gecreëerd.⁵⁵ De advocaat-generaal besluit dat Uber controle uitoefent op alle relevante aspecten van een stedelijke vervoersdienst: vooreerst op de prijs, maar ook op de minimale veiligheidseisen en toegang door middel van het stellen van voorafgaande eisen aan de chauffeurs en voertuigen, op de toegankelijkheid van het vervoersaanbod door in te spelen op schommelingen in de vraag door middel van het *surge pricing* systeem, op het gedrag van de chauffeurs door middel van het beoordelingssysteem en ten slotte op de mogelijke uitsluiting van het platform.⁵⁶ Uber oefent derhalve controle uit op de factoren die economisch relevant zijn voor de in het kader van het platform aangeboden vervoersdienst.⁵⁷

29. Ook al vindt deze controle niet plaats volgens een hiërarchische ondergeschiktheid naar klassiek model, men moet zich hierdoor niet laten misleiden. Door deze indirecte controle op basis van een beoordeling door de passagiers is een even doelmatig, zo niet doelmatiger beheer mogelijk dan het beheer dat is gebaseerd op formele opdrachten van een werkgever aan zijn werknemers en directe controle op de uitvoering ervan.⁵⁸ Dit betekent echter niet dat de chauffeurs van Uber noodzakelijkerwijs als werknemers moeten worden beschouwd.⁵⁹ De vraag naar het sociaalrechtelijk statuut van de chauffeurs is in deze zaak immers niet aan de orde. Dit wordt expliciet vermeld en benadrukt in de conclusie van de advocaat-generaal.

⁵³ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 8, nr. 36.

⁵⁴ *Ibid.*, 8, nr. 39.

⁵⁵ *Ibid.*, 8-9, nr. 43.

⁵⁶ *Ibid.*, 9, nr. 51.

⁵⁷ *Ibid.*, 9, nr. 51.

⁵⁸ *Ibid.*, 10, nr. 52.

⁵⁹ *Ibid.*, 10, nr. 54.

30. Uber is dus meer dan louter een bemiddelaar tussen chauffeurs en passagiers. De chauffeurs verrichten geen eigen activiteit die onafhankelijk van dit platform zou bestaan. Integendeel, deze activiteit kan uitsluitend dankzij het platform bestaan.⁶⁰ Uber kan dan ook niet vergeleken worden met platforms voor het reserveren van een hotel of het kopen van vliegtickets. In tegenstelling tot de situatie van de chauffeurs van Uber, zijn zowel de hotels als de luchtvaartmaatschappijen ondernemingen die volstrekt onafhankelijk werken en dergelijke platforms vormen voor hen slechts één van de manieren om hun diensten op de markt te brengen. Het zijn ook die ondernemingen zelf en niet de platforms die de voorwaarden en de prijzen bepalen.⁶¹ Uber treedt dus niet louter op als bemiddelaar, maar is een daadwerkelijke organisator en uitvoerder van stedelijke vervoersdiensten.⁶² Uber beheert een volledig systeem van stedelijk vervoer op aanvraag.

31. De gebruikers zoeken chauffeurs met slechts één doel: vervoer van de ene naar de andere plaats. De gebruikers zouden geen beroep doen op Uber als ze geen transportdiensten zouden ontvangen. Het vervoer is dus de hoofdprestatie.⁶³ De dienst van het in contact brengen, is volgens Szpunar geen economisch onafhankelijke of autonome prestatie, noch een hoofdprestatie en kan derhalve niet als dienst van de informatiemaatschappij worden gekwalificeerd.⁶⁴ De activiteit van Uber moet worden gezien als een samenhangend geheel dat onlosmakelijk verbonden is en moet worden aangemerkt als een dienst op het gebied van vervoer.⁶⁵ Daardoor zal de activiteit van Uber onder de uitzondering op het vrij verkeer van diensten vallen.

⁶⁰ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 10, nr. 56.

⁶¹ *Ibid.*, 10, nr. 59.

⁶² *Ibid.*, 10, nr. 61.

⁶³ *Ibid.*, 11, nr. 64.

⁶⁴ *Ibid.*, 11, nr. 65.

⁶⁵ *Ibid.*, 12, nr. 71.

2.1.2 Uitspraak Hof van Justitie

32. De uitspraak van de Grote Kamer van het Hof van Justitie⁶⁶ volgt zoals reeds vermeld het advies van de advocaat-generaal. Het Hof steekt van wal met te zeggen dat een bemiddelingsdienst, en meer bepaald het met elkaar in contact brengen van gebruikers en chauffeurs, in beginsel beantwoordt aan de criteria voor kwalificatie als dienst van de informatiemaatschappij. En ook een niet-collectieve stadsvervoersdienst, zoals een taxidienst, moet gekwalificeerd worden als een dienst op het gebied van vervoer.⁶⁷ De beide componenten apart voldoen dus aan die definities. Maar Uber en dus de twee componenten samen laat zich niet zomaar herleiden tot louter een bemiddelingsdienst die bestuurders en gebruikers met elkaar in contact brengt. Uber creëert als aanbieder van deze bemiddelingsdienst immers tegelijkertijd een aanbod van stadsvervoersdiensten. Uber doet meer dan louter bemiddelen tussen vraag en aanbod. De vervoersdiensten die worden aangeboden maakt Uber toegankelijk door gebruik te maken van een app en door de algemene werking daarvan te organiseren.⁶⁸ Zonder deze app zouden bestuurders er niet toe gebracht worden om vervoersdiensten te leveren en zouden passagiers geen toegang hebben tot de diensten van de bestuurders. Bovendien oefent Uber een beslissende invloed uit op de dienstverleningsvoorwaarden van die bestuurders.⁶⁹ Belangrijkste factor daarbij is het bepalen van ten minste de maximumvergoeding (want een lagere prijs mag worden bedongen), maar ook controle op de kwaliteit van de voertuigen en hun bestuurders en controle op het gedrag van de bestuurders, dat eventueel kan leiden tot uitsluiting.⁷⁰

33. Deze bemiddelingsdienst moet dus worden beschouwd als integrerend deel van een dienstenpakket waarvan het hoofdelement bestaat uit het leveren van vervoersdiensten. Met andere woorden de bemiddelingsdienst is onlosmakelijk verbonden met de vervoersdienst, waarvan dit laatste het hoofdbestanddeel uitmaakt.⁷¹ Uber moet dus worden gekwalificeerd als dienst op het gebied van vervoer. Deze dienst op het gebied van het vervoer wordt uitdrukkelijk uitgesloten uit de dienstenrichtlijn en uit de richtlijn inzake elektronische handel (E-commerce). Het vrij verkeer van diensten op het gebied van het

⁶⁶ HvJ 20 december 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain*, SL, www.curia.europa.eu; S. NERINCKX, "Deliveroo, Uber en sociaal statuut – beslecht?", *Expat News* 2018, (18) 19; P. J. AERTS, "Uber is een transportdienst", *Juristenkrant* 2018, 3.

⁶⁷ HvJ 20 december 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain*, SL, www.curia.europa.eu, 8, nr. 35 en 36.

⁶⁸ *Ibid.*, 8, nr. 38.

⁶⁹ *Ibid.*, 8, nr. 39.

⁷⁰ *Ibid.*, 8, nr. 39.

⁷¹ *Ibid.*, 8, nr. 40.

vervoer moet worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van een gemeenschappelijk vervoersbeleid.⁷² Maar voorlopig werd deze bevoegdheid nog niet uitgeoefend door de EU, waardoor het op dit moment dus nog aan de lidstaten toekomt om de voorwaarden hiervan te bepalen.

34. De twee elementen die bij het Hof de doorslag hebben gegeven om te besluiten dat Uber een dienst op het gebied van vervoer is, zijn het feit dat Uber zelf het aanbod van vervoersdiensten creëert en het feit dat Uber hier dan ook nog eens invloed of controle op uitoefent door allerlei voorwaarden op te leggen.

2.1.3 Gevolgen

35. Het arrest heeft belangrijke gevolgen, niet alleen voor Uber, maar voor de ganze *sharing economy*. Met deze uitspraak wordt een einde gemaakt aan de vooronderstelling dat elk digitaal deelplatform slechts als elektronische tussenpersoon faciliteert, los van de onderliggende dienstverlening.⁷³ Platformen namen voorheen altijd aan dat aangezien ze diensten op een nieuwe, creatieve en innovatieve manier organiseren, ze uit het bestaande rechtskader konden blijven opereren.⁷⁴ De huidige regels zouden gewoon niet van toepassing zijn op hen, omdat ze zoiets fundamenteel anders doen en zijn. Hun tactiek is om de bestaande regels aan hun laars te lappen, ondertussen groter en machtiger te worden, op die manier legitimiteit te creëren, zodat de overheid hen uiteindelijk niets meer kan maken.⁷⁵ Maar door deze zaak wordt nu erkend dat platformen als aanbieder van de onderliggende dienst kunnen worden gezien, waardoor ze wel degelijk kunnen worden onderworpen aan de desbetreffende sector-specifieke regelgeving.⁷⁶

36. Het is evenwel zo dat dit altijd *in concreto* per platform zal moeten worden beoordeeld. Zo zou het platform BlaBlaCar misschien op een andere wijze worden beoordeeld door het Hof van Justitie. BlaBlaCar zou misschien wel worden aanzien als een platform dat louter bemiddelt.⁷⁷ Het is namelijk een platform dat carpoolers met elkaar in contact brengt, zonder zelf een aanbod te creëren en zonder zelf al te veel controle uit te oefenen op de voorwaarden.⁷⁸ Uber heeft de touwtjes veel meer in handen en bemoeit zich

⁷² HvJ 20 december 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain*, SL, www.curia.europa.eu, 9, nr. 45.

⁷³ P.-J. AERTS, "Uber is een transportdienst", *Juristenkrant* 2018, 3.

⁷⁴ S. NERINCKX, "Deliveroo, Uber en sociaal statuut – beslecht?", *Expat News* 2018, (18) 19.

⁷⁵ R. LIEMAN, *Uber voor alles. Hoe de on-demand economie ons leven beïnvloedt*, Amsterdam/Antwerpen, Business Contact, 2018, 165.

⁷⁶ S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 257.

⁷⁷ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, (217) 226.

⁷⁸ P. VAN CLEYNENBREUGEL, "Le droit de l'Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l'ubérisation des services?", *Rev. Dr. Ulg* 2018, 115.

veel meer met de dienstverlening dan bijvoorbeeld BlaBlaCar. Deze laatste legt bijvoorbeeld niet eenzijdig de prijs op die moet worden gevraagd voor een rit, maar stelt ook minder hoge eisen aan de bestuurders. Het is dus niet omdat Uber nu werd aanzien als aanbieder van de onderliggende dienst, dat dit nu per se voor alle deelplatformen het geval zal zijn.

37. Het directe gevolg van deze uitspraak is dat de lidstaten hun nationale wetgeving kunnen toepassen op Uber. Dat wil zeggen dat ze Uber nu kunnen onderwerpen aan de taxireglementering, waaronder ook de vergunningsvereisten. Maar dat hoeft niet noodzakelijk negatief te zijn. Dit kan namelijk de opportune gelegenheid zijn om de nieuwe vormen van vervoer te integreren in de bestaande regelgeving en om deze bestaande regelgeving drastisch te herdenken. Het is het ideale moment om te zorgen voor een *level playing field* tussen Uber en de traditionele taxibedrijven. De overheid moet deze kans met beide handen grijpen en van de gelegenheid gebruik maken om de huidige regelgeving eens goed onder de loep te nemen en tegen het licht te houden. Ook de Europese Commissie bevestigt dit expliciet in haar Europese Agenda voor de Deeleeconomie:

“Het ontstaan van de deeleeconomie en van nieuwe bedrijfsmodellen op de markt biedt beleidsmakers en wetgevers in de lidstaten nieuwe mogelijkheden. Zo kunnen zij overwegen of de doelstellingen die in de bestaande wetgeving worden nagestreefd nog steeds geldig zijn zowel met betrekking tot de deeleeconomie als tot de dienstverleners die op traditionele wijze opereren.”⁷⁹

38. Als lidstaten daarentegen droogweg de huidige achterhaalde protectionistische taxireglementering van toepassing verklaren op Uber, dan riskeren we Uber weg te reguleren net zoals dat gebeurde met de Jitney. De Jitney was een vroege vorm van autodelen (aan het begin van de 20^{ste} eeuw). Het was een soort gedeelde taxi in de vorm van een klein busje dat zeer goedkope ritten aanbood.⁸⁰ Hierdoor konden mensen de lange wachtrijen voor het openbaar vervoer omzeilen, meer bepaald voor de trolleys waarmee men toen het openbaar vervoer organiseerde. Maar dit zag de overheid niet graag gebeuren en *‘the Jitney was regulated out of existence’*.⁸¹ Het voorbeeld van de Jitney werd door Travis Kalanick aangehaald in een TED-talk van 2016. Hiermee wilde hij twee dingen aantonen. Ten eerste dat autodelen op zich niet zo nieuw en

⁷⁹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleeconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 4.

⁸⁰ www.en.wikipedia.org/wiki/Share_taxi#Jitney.

⁸¹ Ted Talk 2016 "Uber's plan to get more people into fewer cars", www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars?language=nl.

innovatief is, maar wel de manier waarop het nu gebeurt, namelijk aan de hand van technologie.⁸² Ten tweede wilde hij hiermee aantonen dat hij hoopt dat Uber niet hetzelfde lot zal beschoren zijn als de Jitney. Wanneer de lidstaten zouden gaan overreguleren, is het mogelijk dat het tijdperk van de deeleconomie een kort leven beschoren zal zijn en kan dit wel degelijk de doodsteek betekenen voor de deeleconomie in Europa.

39. Daarom is de Europese Commissie van oordeel dat een absoluut verbod van deze platformen slechts een uiterste maatregel mag zijn, een laatste redmiddel.⁸³ Een verbod is slechts mogelijk als dit noodzakelijk is om aan de doelstellingen van algemeen belang te voldoen. Afwijkende regels zullen dus de proportionaliteits- en noodzakelijkheidstoets moeten doorstaan. Het is denk ik ondertussen al gebleken dat de Europese Commissie (grote) voorstander is van de deeleconomie. Ze ziet er de voordelen van in en is van mening dat de deeleconomie kadert in het Europese project van duurzaamheid, vrije mededinging, werkgelegenheid, innovatie en economische groei.⁸⁴ De conclusie van de Europese Agenda voor de Deeleconomie luidt dan ook als volgt:

“Gezien de aanzienlijke voordelen die de nieuwe bedrijfsmodellen van de deeleconomie kunnen meebrengen, moeten de lidstaten de deeleconomie omarmen.”⁸⁵

40. Het is belangrijk om toch nog even aan te stippen dat de uitspraak van het Hof niet als gevolg heeft dat nationale overheden nu vrij spel hebben om vervoersdiensten te reguleren zoals zij dit wensen.⁸⁶ De regulering moet nog steeds objectief gerechtvaardigd en proportioneel zijn. Het opleggen van een

⁸² P.-J. AERTS, “Uber en autodelen” in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, (217) 218.

⁸³ X, “Europese Commissie tegen verbod voor Uber en Airbnb”, *HLN* 2017, www.hln.be/hln/nl/942/Economie/article/detail/2722474/2016/06/02/Europese-Commissie-tegen-verbod-voor-Uber-en-Airbnb.dhtml; K. SOETEMAN, “Europese Commissie ziet verbod Uber en Airbnb als ‘laatste redmiddel’”, *Tweakers* 2016, www.tweakers.net/nieuws/111939/europese-commissie-ziet-verbod-uber-en-airbnb-als-laatste-redmiddel.html; B. SCHRAM, “EU: ‘Airbnb en Uber verbieden mag niet’”, *Elsevier* 2016, www.elsevier.nl/economie/achtergrond/2016/06/eu-airbnb-en-uber-verbieden-mag-niet-312186/.

⁸⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio’s voor, “Een Europese agenda voor de deeleconomie”, 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 2.

⁸⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio’s voor, “Een Europese agenda voor de deeleconomie”, 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 17.

⁸⁶ D. GERARDIN, “Online intermediation platforms and free trade principles – some reflections on the Uber preliminary ruling case”, 2016, www.ssrn.com/abstract=2759379, 15; P. SIMON, “Uber saisi par le droit du marché intérieur”, *R.A.E.* 2017, 10.

vergunningplicht om een transportdienst te mogen uitbaten kan wel degelijk nog steeds een beperking inhouden van de vrijheid van vestiging.⁸⁷ De *numerus clausus* regel bijvoorbeeld had vroeger misschien een gerechtvaardigd doel, namelijk de bescherming van de consument en meer bepaald tegengaan dat er jacht zou worden gemaakt op passagiers door een overaanbod aan taxi's.⁸⁸ Maar ondertussen is die regel compleet achterhaald. Tegenwoordig zou je zelfs kunnen stellen dat er eerder sprake is van een tekort aan taxi's in bepaalde gebieden of tijdens de spitsuren. Die regel zou dus vandaag de dag wellicht moeilijk de test doorstaan. Het lijkt erop dat bestaande en verouderde regelgeving al te vaak wordt gebruikt als een barrière om toe te treden tot de markt. We moeten ons dus steeds de vraag stellen of de regulering is ingegeven door een oprechte bezorgdheid om tegemoet te komen aan doelstellingen van algemeen nut zoals consumentenbescherming of veiligheid, of dat ze er louter is om gevestigde transportdiensten te beschermen tegen een nieuwe speler op de markt.

41. Als het Hof van Justitie anders zou hebben beslist, namelijk dat Uber een dienst van de informatiemaatschappij zou zijn, dan was het wellicht gemakkelijker geweest voor de Europese Unie om in te grijpen. Dan konden ze bijvoorbeeld de E-commerce richtlijn naar hun goedgevonden aanpassen. Terwijl de Europese Unie nu een gemeenschappelijk vervoersbeleid zou moeten uitwerken, mocht ze in de huidige situatie willen ingrijpen. Daar zou enorm veel tijd en energie in kruipen. Het is daarom ergens wel jammer dat het nu aan de lidstaten wordt overgelaten om Uber te gaan reguleren, aangezien dit de rechtszekerheid zeker niet ten goede komt en er nu nog meer fragmentatie zal zijn binnen de Europese Unie. Het huidige reeds bestaande lappendeken zal alleen nog maar in meerdere lappen uiteenvallen.

42. Op zijn minst kan gezegd worden dat deze uitspraak een remmend effect zal hebben op Uber, omdat het telkens eerst zal moeten zien te achterhalen hoe de regulering op vlak van transport in een bepaalde lidstaat specifiek in elkaar zit.⁸⁹

⁸⁷ Art. 49 VWEU, HvJ 22 december 2010, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs v. Landeshauptmann von Wien*, www.curia.europa.eu.

⁸⁸ D. GERARDIN, "Online intermediation platforms and free trade principles – some reflections on the Uber preliminary ruling case", 2016, www.ssrn.com/abstract=2759379, 14.

⁸⁹ Lezing 'de toekomst van arbeid(srecht)' gegeven door prof. M. DE VOS op 7 mei 2018 op de faculteit rechtsgeleerdheid van de UGent.

2.2 Andere uitspraken

43. Niet alleen het Hof van Justitie, maar ook andere rechtbanken spraken zich uit over wat voor soort bedrijf Uber is. Over het algemeen zal blijken dat meestal wordt geoordeeld dat Uber meer is dan een technologisch bedrijf. Uber wordt in de meeste gevallen beschouwd als een transportbedrijf of als aanbieder van taxidiensten.

44. In de eerste plaats gelooft de Britse rechter in de Aslam-zaak⁹⁰ niet dat Uber geen transportbedrijf is. Er wordt gezegd dat het gewoonweg niet realistisch is om te blijven ontkennen dat Uber een aanbieder is van transportdiensten en dat simpel gezond verstand ons het tegenovergestelde laat geloven.⁹¹ Uber biedt een volledig gamma van vervoersdiensten aan, van UberPop tot UberX, van UberBlack tot UberPool.

45. Er wordt in de Aslam-zaak ook verwezen naar enkele mooie argumenten uit de O'Connor zaak⁹², namelijk *“Uber is no more a technology company than Yellow Cab is a technology company because it uses CB radios to dispatch taxi cabs”* en *“Uber does not simply sell software; it sells rides”*. Het komt er dus op neer dat Uber niet meer een technologiebedrijf is dan dat Yellow Cab dat is, gewoonweg omdat het gebruik maakt van een radio (of in het geval van Uber van een app). Tegenwoordig maakt het merendeel van de ondernemingen handig gebruik van verschillende technologieën. Zo lanceerden verschillende Brusselse taxidiensten nu ook een app waarmee een taxi kan worden besteld. Deze apps zijn duidelijk gebaseerd op het Uber-model. Een voorbeeld hiervan is de eCab app⁹³ van TaxiVerts. Het is dus niet omdat Uber gebruik maakt van een app, die weliswaar zeer innovatief is, dat het daarom meteen een technologiebedrijf is. Uber verkoopt namelijk geen software, maar ritten. Uber bekomt haar inkomsten niet van het verkopen van software of van het aanbieden van de app, maar van de effectief uitgevoerde ritten, en meer bepaald van de ingehouden commissie van 20 tot 25% op elke rit. Hoe meer ritten er worden uitgevoerd, hoe meer Uber verdient. Het gaat dus om een transportbedrijf, maar dan wel om een technologisch gesofisticeerd transportbedrijf.

⁹⁰ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk.

⁹¹ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 27, nr. 89.

⁹² United States District Court, Northern District of California (USA) 11 maart 2015, O'Connor et al. v. Uber Technologies, Inc., <https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1935&context=historical>; C. VAN OLMEN en N. SIMON, “Le lien de subordination à l’épreuve de l’ubérisation de l’économie?”, *Soc. Kron.* 2016, (273) 275-276; A. M. STOKES, “Driving courts crazy: a look at how labor and employment laws do not coincide with ride platforms in the sharing economy”, *Neb. L. Rev.* 2017, 7-9.

⁹³ www.e-cab.com/nl/brussel.

46. Ook in *Berwick v. Uber Technologies, Inc.*⁹⁴ besliste de California Labor Commission dat Uber een transportbedrijf is. Het volgende werd gezegd: *“Without drivers, Uber’s business would not exist.”* En die business is het aanbieden van transportdiensten. Het zijn de Uber drivers die vervoersdiensten leveren aan de gebruikers, waardoor Uber kan doen wat het doet. Die vervoersdiensten maken integraal deel uit van Uber’s (hoofd)activiteit. Dat Uber niet meer is dan een neutraal technologisch platform is nonsens, aangezien Uber *“involved is in every aspect of the operation”*. Dit is vergelijkbaar met wat de advocaat-generaal zei, namelijk dat Uber controle uitoefent op alle relevante aspecten van een stedelijke vervoersdienst.

47. Bij ons wordt het debat eerder gevoerd over de vraag of Uber kan worden beschouwd als taxibedrijf, als aanbieder van taxidiensten. Dit komt doordat het voornamelijk de taxibedrijven zijn die Uber voor de rechtbank dagen omwille van de oneerlijke concurrentie. Zij willen dat Uber net zoals hen beschouwd wordt als een taxibedrijf, zodat ze aan dezelfde regels moeten voldoen. Hierbij is het van belang om goed te kijken welke vraag precies aan de orde is. Soms zal dat de vraag zijn of Uber een taxidienst is en desgevallend zelf in het bezit moet zijn van de nodige vergunningen, terwijl het een andere keer de vraag zal zijn of de individuele chauffeurs taxidiensten aanbieden en moeten beschikken over de nodige vergunningen.

48. In de zaak voor de Brusselse rechtbank van koophandel op 23 september 2015 (*supra* 1.3) tussen Uber en Taxi Radio Bruxellois NV, beter bekend onder de handelsnaam Taxis Verts, zijn beide partijen het erover eens dat geen van beide taxidiensten uitbaten. Beide partijen zijn het erover eens dat ze optreden als tussenschakel tussen aan de ene kant passagiers en aan de andere kant taxibedrijven of Ubervervoerders. Taxi Verts doet hiervoor beroep op een telefooncentrale, terwijl Uber dit doet aan de hand van een app. De rechter moest zich dus niet uitspreken over de kwalificatie van de dienstverlening van Uber zelf, maar wel over de vraag of Uber chauffeurs taxidiensten aanbieden en bijgevolg over een

⁹⁴ Labor Commissioner of the State of California (USA) 3 juni 2015, *Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc.*, <https://digitalcommons.law.scu.edu/historical/985/>; C. VAN OLMEN en N. SIMON, “Le lien de subordination à l’épreuve de l’ubérisation de l’économie?”, *Soc. Kron.* 2016, (273) 275; J. BOBBIE, “Tekst of the ruling Barbara Berwick won against Uber”, *Medium* 2017, www.medium.com/@bobbie/text-of-the-ruling-barbara-berwick-won-against-uber-b42c171ed558; G. BROWN, “An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy”, *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 5; A. M. STOKES, “Driving courts crazy: a look at how labor and employment laws do not coincide with ride platforms in the sharing economy”, *Neb. L. Rev.* 2017, 6-7.

taxivergunning dienen te beschikken.⁹⁵ Ook in de zaak voor de Brusselse politierechtbank op 4 mei 2015 was diezelfde vraag aan de orde. In beide zaken werd deze vraag positief beantwoord (*supra* 1.2 en 1.3).

49. De vraag naar de kwalificatie van Uber zelf als platform werd echter wel opgeworpen in het licht van de uitspraak van de Brusselse rechtbank van koophandel op 9 juni 2016 (tussenvonnis)⁹⁶. Taxibedrijf Autolux stelde een stakingsvordering in tegen Uber wegens het aanbieden van de UberPop-dienst op de nationale luchthaven te Zaventem. Aan de hand van de definitie van de Europese Commissie van taxidiensten, namelijk 'privévervoer van reizigers per auto tegen betaling', werd beslist dat Uber aanbieder is van taxidiensten en ten gevolge daarvan ook zelf vergunningsplichtig is onder het Vlaamse Taxi-Decreet. Er werd echter ook beslist dat datzelfde Vlaamse decreet eventueel een verhindering uitmaakt van de Europeesrechtelijke vrijheid van vestiging.⁹⁷ De bepalingen van de Vlaamse taxireglementering moeten worden getoetst aan vier voorwaarden: 1) de maatregelen mogen niet-discriminatoir zijn, 2) ze moeten gerechtvaardigd zijn door dwingende redenen van algemeen belang, 3) ze moeten geschikt zijn en 4) ze moeten proportioneel zijn, dit wil zeggen niet verder gaan dan nodig om het nagestreefde doel te bereiken.⁹⁸ Aangezien Autolux er niet in slaagde het tegenbewijs te leveren aan de hand van deze viervoudige toets, besliste de rechtbank in haar eindvonnis op 16 februari 2017⁹⁹ dat het Vlaamse Taxi-Decreet inderdaad strijdig is met de vrijheid van vestiging. Voor het eerst in België werd een stakingsvordering tegen Uber afgewezen.¹⁰⁰

50. In Nederland werd Uber door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven¹⁰¹ schuldig verklaard aan een inbreuk op de Wet Personenvervoer 2000. Meer bepaald ging het over een overtreding door enkele Uber chauffeurs van het verbod tot het verrichten van taxivervoer zonder vergunning.¹⁰² Maar belangrijker is dat er ook een uitspraak werd gedaan over Uber zelf. In de eerste plaats werd bepaald dat het gaat om

⁹⁵ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 245; P.-J. AERTS, "Uber pop(s) and then it... stops", *Juristenkrant* 2015, 5.

⁹⁶ Kh. Brussel (NL) 9 juni 2016, onuitg.; P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 248-249; P.-J. AERTS, "Uber is taxidienst, vindt Brusselse stakingsrechter", *Juristenkrant* 2016, 5.

⁹⁷ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 248-249 en 268-269.

⁹⁸ P.-J. AERTS, "Uber, episode IV: een nieuwe hoop", *Juristenkrant* 2017, 4.

⁹⁹ Kh. Brussel (NL) 16 februari 2017, onuitg.

¹⁰⁰ P.-J. AERTS, "Uber, episode IV: een nieuwe hoop", *Juristenkrant* 2017, 4.

¹⁰¹ College van Beroep voor het Bedrijfsleven (NL) 21 september 2017, ECLI:NL:CBB:2017:312, www.uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:CBB:2017:312.

¹⁰² Art. 76, eerste lid, Wet Personenvervoer 2000.

vervoer van personen tegen betaling en dit in de niet-particuliere sfeer, waardoor het dus wel degelijk om taxivervoer gaat.¹⁰³ Ten tweede werd het argument dat Uber een carpooldienst zou zijn en zo onder de wettelijke uitzondering zou vallen, door de rechter van tafel geveegd (*supra* nr. 17).¹⁰⁴ Ten derde moest de vraag worden beantwoord of Uber medeplichtig is aan de overtreding door de chauffeurs van artikel 76 Wet Personenvervoer 2000.¹⁰⁵ Dit is het geval. Hiervoor steunde het College onder meer op het feit dat Uber de drivers en hun wagens aan door hen gestelde eisen onderwerpt alvorens hen toegang te geven tot de app, dat het zich actief bemoeit met vraag en aanbod door het *price surging* systeem, dat het de tarieven bepaalt en dat hoe meer ritten er worden gemaakt, hoe meer inkomsten (meer bepaald commissies) Uber ontvangt. Dit alles toont aan dat Uber niet enkel gericht is op het aanbieden van de technologie die zorgt voor het matchen van vraag en aanbod, maar dat het zelf betrokken is in (elk aspect van) het feitelijk personenvervoer.¹⁰⁶ Ook in deze zaak werd er dus besloten dat Uber een aanbieder is van de onderliggende dienst. De argumenten die hiervoor door het College worden gebruikt, zijn gelijkaardig aan de argumenten die we reeds gezien hebben bij zowel de uitspraak van het Hof van Justitie, de O'Connor zaak als de Berwick zaak. Ingevolge deze uitspraak werd de UberPop-dienst ook in Nederland verboden.

51. In Duitsland oordeelden verschillende rechtbanken dat Uber inbreuk maakt op de regelgeving inzake het personenvervoer, de Personenbeförderungsgesetz of ook wel PBefG genoemd.¹⁰⁷ Uber benadrukte voornamelijk haar rol als tussenpersoon, maar de Duitse rechtbanken doorprikten dit argument en beschouwden Uber als vervoerder. Deze hoedanigheid heeft als gevolg dat Uber zelf in het bezit moet zijn van een vergunning.

52. Het is opmerkelijk dat verschillende rechters, net zoals het Hof van Justitie, dit argument van Uber doorprikten. Ze kijken verder dan hun neus lang is en gaan niet mee in het argument dat Uber telkenmale opnieuw opwerpt, namelijk dat zij een technologiebedrijf zijn en daardoor niet kunnen onderworpen worden aan de stringente regelgeving inzake het transport. Nu het Hof van Justitie zich zo duidelijk over

¹⁰³ College van Beroep voor het Bedrijfsleven (NL) 21 september 2017, ECLI:NL:CBB:2017:312, www.uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:CBB:2017:312, nr. 5.2.

¹⁰⁴ *Ibid.*, nr. 5.3.

¹⁰⁵ *Ibid.*, nr. 5.5.

¹⁰⁶ S. GARBEN, "Protecting workers in the online platform economy: an overview of regulatory and policy developments in the EU", *European Agency for Safety and Health at Work (EU-OHSA)* 2017, 58.

¹⁰⁷ R. PODSZUN, L. WÜSTHOF, B. CONDE GALLEGO, J. MORAIS CARVALHO, P. FABBIO, R. SIK-SIMON en F. WEJMAN, "Uber – a pan-European regulatory challenge", *EuCML* 2015, (59) 60-61.

deze kwestie heeft ingelaten, zal in de toekomst waarschijnlijk op hetzelfde elan worden verdergegaan en zal men er wellicht steevast van uitgaan dat Uber een vervoersdienst of transportbedrijf is.

2.3 Enkele kritische bedenkingen

53. Ook al staat Uber Belgium BVBA ingeschreven onder de sector 'informaticadiensten en software'¹⁰⁸ en zijn de algemene voorwaarden in overeenstemming met Uber's wens om beschouwd te worden als technologie- of softwarebedrijf, toch laat Uber's marketing soms iets anders uitschijnen. De reclame benadrukt voornamelijk de vervoersdiensten en niet de bemiddelingsdiensten. Zo is Uber's slagzin 'Everyone's private driver' of 'de privé-chauffeur voor iedereen'. Een andere reclameslogan is 'Your ride, on demand'.¹⁰⁹ Uber omschrijft haar activiteit ook wel eens als een 'on-demand car service'.¹¹⁰ Op zijn minst ontstaat hierdoor bij de passagiers de perceptie dat Uber een aanbieder van transportdiensten is. Uber draagt hier zelf actief aan bij door zich als merk te presenteren.¹¹¹ Het merk Uber staat garant voor kwaliteitsvolle, veilige, comfortabele, eenvoudige en snelle ritten. Uber staat eveneens in voor het verwerken van de betalingen en is het aanspreekpunt bij incidenten en klachten. Uber komt dus, minstens in de perceptie van de passagiers, over als aanbieder van transportdiensten. Zo gebruikt Uber bijvoorbeeld ook de term 'Uber' om een voertuig van een chauffeur of een rit mee aan te duiden. Uber vermeldt bijvoorbeeld het volgende op haar website: 'bestel een Uber'. We zouden hierover kunnen zeggen dat dit 'maar' branding is, maar het zegt toch wel iets. Op basis hiervan kunnen we natuurlijk niet besluiten dat Uber een transportbedrijf is, maar het zijn wel elementen die we mee kunnen nemen in ons achterhoofd en die onze overtuiging kunnen versterken.

54. Opvallend is ook dat de initiële naam van Uber in het prille begin 'UberCab' was. Die 'Cab' werd echter al snel achterwege gelaten na enkele klachten door taxi-uitbaters uit San Francisco.¹¹² Dit kan eventueel nog een extra element zijn waaruit we kunnen afleiden dat Uber al van bij het begin de bedoeling had om een aanbieder van transport- of taxidiensten te zijn. In de beginjaren richtte Uber zich trouwens

¹⁰⁸ www.trendstop.knack.be/nl/detail/501967674/uber-belgium.aspx.

¹⁰⁹ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 3.

¹¹⁰ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie.*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 132.

¹¹¹ A. DE VRIES-STOTIJN, A., "De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?", *TvC* 2016, (99) 105.

¹¹² www.en.wikipedia.org/wiki/Uber.

louter op het aanbieden van luxeervoer.¹¹³ Uber deed hiervoor een beroep op professionele (taxi)chauffeurs en luxewagens. Het is pas wanneer Lyft op de markt kwam en ook vervoer aanbood aan de gewone man, dat Uber al snel mee op die kar sprong.

55. Nog een andere kritische bedenking is dat het voor Uber binnenkort wel heel lastig zal zijn om te blijven beweren dat zij geen vervoersbedrijf zijn.¹¹⁴ Wanneer zij immers haar chauffeurs zal beginnen vervangen door zelfrijdende auto's, zal Uber droogweg een vervoersbedrijf zijn dat een vloot zelfrijdende auto's bezit en ritten verkoopt waarvan het de opbrengst met niemand meer hoeft te delen.¹¹⁵ Dan zal het niet meer kunnen voorhouden dat zij louter bemiddelt tussen aan de ene kant een chauffeur en aan de andere kant een gebruiker. Dan zal het ook niet meer kunnen voorhouden dat er een aparte overeenkomst tot stand komt tussen een gebruiker en een chauffeur. Het is immers moeilijk voorstelbaar dat een gebruiker in dat geval een overeenkomst zal sluiten met een zelfrijdende auto.¹¹⁶ Op dat ogenblik zal er geen sprake meer zijn van een Uber-vervoerder of Uber chauffeur, doch slechts van het ter beschikking stellen van een voertuig zonder chauffeur aan een gebruiker tegen een zekere vergoeding.¹¹⁷ Het zal er dan vooral op aankomen of Uber zelf eigenaar zal zijn van de zelfrijdende wagens of anderen zal toelaten om hun zelfrijdende wagens aan te bieden via de app. Het laatste woord is hier alleszins nog niet over gezegd. Wanneer het effectief zover zal zijn dat Uber zelfrijdende auto's zal beginnen inzetten, zullen we weer met een geheel andere situatie geconfronteerd worden en zal het recht alweer voor een uitdaging van jewelste staan. Zoals eeuwig zal het recht weer achterop hinken op de technologische evoluties die elkaar razendsnel opvolgen.

56. We kunnen ons natuurlijk ook de vraag stellen of die kwalificatie nu echt zo belangrijk is? Of het dan werkelijk zoveel uitmaakt? Ja en nee. De kwalificatie van Uber als bedrijf heeft vooral consequenties op de regelgeving die van toepassing zal zijn, ofwel de stringente regelgeving inzake transport ofwel de meer losse regelgeving op vlak van informatietechnologie. De kwalificatie is ook van belang omdat ze zal bepalen wie bevoegd is, de Europese Unie of de lidstaten? Ook zal er dan bijvoorbeeld een verschillend

¹¹³ A. LASHINSKY, *Uber. De wilde rit. Het verhaal achter een van de meest opvallende, omstreden en marktverstorende bedrijven*, Houten, Unieboek, 2017, 118; R. LIEMAN, *Uber voor alles. Hoe de on-demand economie ons leven beïnvloedt*, Amsterdam/Antwerpen, Business Contact, 2018, 44.

¹¹⁴ A. DE VRIES-STOTIJN, A., "De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?", *TvC* 2016, (99) 106.

¹¹⁵ R. LIEMAN, *Uber voor alles. Hoe de on-demand economie ons leven beïnvloedt*, Amsterdam/Antwerpen, Business Contact, 2018, 195.

¹¹⁶ A. DE VRIES-STOTIJN, A., "De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?", *TvC* 2016, (99) 106.

¹¹⁷ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 276.

paritair comité van toepassing zal zijn. Dus ja, het is belangrijk, maar ook weer niet. Uber conformeert zich in de meeste landen immers al aan de geldende regelgeving. Zo liet Uber als reactie op de conclusie van de advocaat-generaal het volgende weten via een woordvoerder: *“Beschouwd worden als een vervoersbedrijf, zou niets veranderen aan de manier waarop we gereguleerd worden in de meeste EU-landen, omdat het al de situatie is waarin we momenteel opereren. Maar het zou wel ondermijnd zijn voor de noodzaak om verouderde wetten te hervormen die verhinderen dat miljoenen Europeanen een rit kunnen boeken met slechts een duw op de knop.”*¹¹⁸ Uber wil hiermee zeggen dat het nu vooral de consumenten zijn die de dupe zijn van dit alles. Maar het businessmodel van Uber of het ‘fenomeen Uber’ zal wellicht hetzelfde blijven. Het zal blijven doen wat het doet. En het zal waarschijnlijk altijd wel een manier vinden om zich aan te passen.

Een mooi voorbeeld van het vermogen van Uber om zich aan te passen aan (of misschien eerder omzeilen van) de geldende regelgeving vinden we in België. De UberX-chauffeurs beschikken namelijk niet over een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst, die ze eigenlijk nochtans wel zouden moeten hebben, maar doen daarentegen beroep op een vergunning voor het verhuur van een voertuig met chauffeur. Voor zo’n soort vergunning geldt er namelijk geen *numerus clausus* beginsel en worden er geen taxi-privileges toegekend (die Uber toch niet nodig heeft). In principe moet het voertuig bij zo’n vergunning wel verhuurd worden voor minstens 3 uur en aan een minimumvergoeding van 90 euro, maar dit wordt handig omzeild door de Nederlandse vereniging Platform Rider Association waar gebruikers automatisch tot toetreden (*infra* nr. 84).¹¹⁹

57. We stellen vast dat het op dit moment vooral UberPop is dat rake klappen krijgt in de Europese Unie. UberX en UberBlack komen minder in de problemen, gezien de chauffeurs hier wel een vergunning hebben. Ondanks het feit dat de Europese Commissie gezegd heeft dat het verbieden van Uber slechts een uiterste maatregel mag zijn, werd de UberPop-dienst reeds in vele landen verboden. Dit is onder meer het geval in België, Duitsland, Spanje, Nederland, Frankrijk en Italië.

¹¹⁸ F. ROLVINK COUZY, “Grote tegenslag voor Uber in Europa”, *Het Financieele Dagblad* 2017, www.fd.nl/economie-politiek/1201504/uber-moet-voldoen-aan-europese-vervoersregels; J. TRUYTS, “Strengere regulering dreigt voor Uber na Europees advies”, *De Redactie* 2017, www.deredactie.be/cm/vrtnieuws/buitenland/1.2975383.

¹¹⁹ P.-J. AERTS, “Uber en autodelen” in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, (217) 230 en 253.

2.4 Zijsprongetje naar de VS

58. In de Verenigde Staten lijkt Uber minder tegenstand te ondervinden dan bij ons het geval is. Misschien omdat de taxi-organisaties daar niet zo sterk zijn als bij ons? Of omdat men in de Verenigde Staten meer openstaat voor innovatie? Of gewoonweg omdat Uber daar al jaren geleden gelanceerd werd? Maar let wel, ook in de Verenigde Staten is er discussie of Uber moet worden beschouwd als aanbieder van transportdiensten (*transportation Carrier*) of als dienst van de informatiemaatschappij (*information service provider*). Een vaak gebruikt argument is dat het absurd zou zijn om toe te laten dat bedrijven toepasselijke regelgeving kunnen gaan ontwijken simpelweg door hun transacties te connecteren met het internet.¹²⁰ Dit is vergelijkbaar met het argument uit de O'Connor zaak, namelijk dat het niet is omdat een bedrijf gebruik maakt van technologie, dat het daarom meteen als een technologiebedrijf moet worden beschouwd.

59. In de Verenigde Staten is men het begrip '*transportation network companies*' (TNCs) beginnen gebruiken voor "*organisaties die tegen vergoeding transportdiensten aanbieden door gebruik te maken van eigen wagens en dit door passagiers en drivers met elkaar te verbinden door gebruik te maken van websites, mobiele apps of technologische platformen*".¹²¹ Meer specifiek was Californië de eerste die op de proppen kwam met dit begrip en zijn veel andere staten daarin gevolgd.¹²² Voor die nieuwe categorie heeft men dan in verschillende Amerikaanse staten eigen regels uitgevaardigd, die verschillen van de taxi-regelgeving. Zo slagen ze er in de Verenigde Staten wel in om de innovatie te omarmen, maar tegelijk ook om regulering uit te vaardigen die beantwoordt aan algemene belangen zoals veiligheid. Dat statuut zorgt voor duidelijkheid en rechtszekerheid. Een win-win situatie dus voor alle partijen.

60. De Amerikaanse tegenhanger van de Europese richtlijn inzake elektronische handel (de E-commerce richtlijn) en de daarin vervatte dienst van de informatiemaatschappij, is de *Telecommunications Act*. Deze laatste heeft als doel om de regulering op het vlak van internet minimaal te houden tot wat strikt noodzakelijk is. Maar net doordat men regulering op internetbedrijven minimaal wil houden, blijft er veel ruimte beschikbaar om hier misbruik van te maken.

¹²⁰ R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney?): defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 6.

¹²¹ F. AZEVEDO en M. MACIEJEWSKI, "Social, economic and legal consequences of Uber and similar transportation network companies (TNCs)", [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI\(2015\)563398_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI(2015)563398_EN.pdf), 1; R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 1.

¹²² R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney?): defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 4.

De documentaire 'I am Jane Doe'¹²³ zette mij aan het denken. De documentaire gaat over de website ' backpage.com ' waarop allerhande advertenties en zoekertjes kunnen worden geplaatst, gaande van taallessen, concerttickets, huizen, klusjesmannen, roommates, maar ook – en daar gaat het over in deze documentaire – minderjarige meisjes. Deze website wordt namelijk ook gebruikt door mensenhandelaars en pooiers om jonge meisjes aan te bieden voor betaalde seks. Backpage.com doet hier niets aan, aangezien het zich verschuilt achter *section 230* van de *Communications Decency Act*¹²⁴, een gebruikelijke term voor titel V van de *Telecommunications Act* waar we het zojuist over hadden. Deze regel voorziet in immuniteit tegen aansprakelijkheid voor informatie die door derden wordt geplaatst op een website. In artikel 14 van de richtlijn inzake elektronische handel¹²⁵ staat een gelijkaardige regel. Deze regel heeft wel degelijk een gerechtvaardigd belang, maar opent tegelijk de deur voor misbruik.

Natuurlijk kunnen we Uber niet volledig vergelijken met Backpage.com, gelet op de strafrechtelijke aard en ernst van de feiten. Maar backpage.com argumenteert slechts een prikbord te zijn waar mensen allerlei zaken op kunnen plaatsen, een elektronisch platform of marktplaats waar vraag en aanbod elkaar kunnen vinden. En in dat opzicht zou Uber wel kunnen vergeleken worden met Backpage.com. Zo was één van Uber's argumenten voor het Nederlandse College van Beroep voor het Bedrijfsleven dat UberPop een soort van marktplaats is waarvan zij slechts de marktmeester zijn die niet aansprakelijk is voor wat er op de marktplaats wordt aangeboden.¹²⁶ Ook Uber beweert dus slechts een elektronisch platform of prikbord te zijn waar vraag en aanbod elkaar kunnen vinden en beweert bovendien niet de onderliggende dienst aan

¹²³ Documentaire 'I am Jane Doe' door Mary Mazzio, bekeken op Netflix.

¹²⁴ No provider or user of an interactive computer service shall be treated as the publisher or speaker of any information provided by another information content provider.

¹²⁵ "Hosting" ("host"-diensten):

1. De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer een dienst van de informatiemaatschappij bestaat in de opslag van de door een afnemer van de dienst verstrekte informatie, de dienstverlener niet aansprakelijk is voor de op verzoek van de afnemer van de dienst opgeslagen informatie, op voorwaarde dat:

a) de dienstverlener niet daadwerkelijk kennis heeft van de onwettige activiteit of informatie en, wanneer het een schadevergoedingsvordering betreft, geen kennis heeft van feiten of omstandigheden waaruit het onwettige karakter van de activiteiten of informatie duidelijk blijkt, of

b) de dienstverlener, zodra hij van het bovenbedoelde daadwerkelijk kennis heeft of besef krijgt, prompt handelt om de informatie te verwijderen of de toegang daartoe onmogelijk te maken.

2. Lid 1 is niet van toepassing wanneer de afnemer van de dienst op gezag of onder toezicht van de dienstverlener handelt.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor een rechtbank of een administratieve autoriteit om in overeenstemming met het rechtsstelsel van de lidstaat te eisen dat de dienstverlener een inbreuk beëindigt of voorkomt. Het doet evenmin afbreuk aan de mogelijkheid voor lidstaten om procedures vast te stellen om informatie te verwijderen of de toegang daartoe onmogelijk te maken.

¹²⁶ College van Beroep voor het Bedrijfsleven (NL) 21 september 2017, ECLI:NL:CBB:2017:312, www.uitspraken.rechtspraak.nl, nr. 5.5.3.

te bieden. Maar we hebben gezien dat verschillende rechters reeds oordeelden dat dit een te beperkt beeld van haar rol is. Uber is meer dan een onschuldige facilitator en doet meer dan het louter bemiddelen tussen vraag en aanbod. Ze speelt een actieve rol in het organiseren van vervoer. Uber oefent controle uit op wie zijn/haar diensten aanbiedt op het platform, ze rekruteert en screent zelf haar drivers. Uber creëert als het ware zelf haar aanbod. Bovendien beslist Uber welke prijs er voor een dienst (*in casu* een rit) zal gevraagd worden. Uber heeft de touwtjes veel meer in handen dan backpage.com en oefent veel meer controle uit op de onderliggende dienst(en), dat is wel duidelijk. Misschien zijn we hier te veel appels met peren aan het vergelijken, zeker gelet op de totaal andere context van beide 'platformen'. Maar toch denk ik dat het waardevol was om even dit zijsprongetje te maken.

Hoofdstuk III. Het sociaal statuut van de Uber drivers

61. 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 haar drivers als zelfstandigen te laten kwalificeren en niet als werknemers. Dit hoofdstuk zal zich dan ook bezighouden met de vraag naar het sociaal statuut van de Uber chauffeurs. Hun prestaties vertonen namelijk zowel kenmerken van een zelfstandige samenwerking, als van een klassieke werknemersrelatie.¹²⁷ Daardoor is hun sociaal statuut zeer onduidelijk en het onderwerp van veel controverse.

3.1 De mogelijke statuten en hun gevolgen

62. Laat ons beginnen met het overlopen van de mogelijke statuten en hun gevolgen. Door het overlopen van die gevolgen, krijgen we vanzelf meer inzicht waarom Uber er belang bij heeft om haar drivers als zelfstandigen te laten kwalificeren en niet als werknemers.

63. De duale kwalificatie werknemer/zelfstandige is er een die overal in de westelijke wereld wordt gebruikt. Ze wordt gebruikt in alle wettelijke systemen van de Europese Unie, zowel in *civil law* als in *common law* stelsels. En niet enkel Europa, maar ook de Verenigde Staten hanteert een gelijkaardig dual systeem.¹²⁸ Hier spreekt men echter van *employees* versus *independent contractors*.

3.1.1 Werknemer

64. De Europeesrechtelijke definitie van een werknemer zoals die werd geformuleerd in de Europese Agenda van de Deeconomie gaat als volgt: “*Het hoofdkenmerk van een arbeidsverhouding is dat iemand, gedurende een bepaalde tijd, voor een ander onder diens gezag prestaties verricht tegen beloning*”.¹²⁹ Er zijn dus drie cumulatieve criteria: 1) ondergeschiktheid, 2) aard van het werk en 3) beloning.

Om te voldoen aan het eerste criterium moet het platform de activiteiten, beloning en werkomstandigheden bepalen. Dit wil zeggen dat de dienstverlener niet zelf kan kiezen welke diensten hij

¹²⁷ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 126; R. A. BALES en C. P. WOO, “The Uber million dollar question: are Uber drivers employees or independent contractors?”, *Mercer L. Rev.* 2017, 6-7.

¹²⁸ S. NERINCKX, “The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy”, *Era Forum* 2016, (245) 247-248 en 250.

¹²⁹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio’s, “Een Europese agenda voor de deeconomie”, 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 13.

aanbiedt, noch de manier waarop.¹³⁰ Om te voldoen aan het tweede criterium moet er een bepaalde drempel overschreden worden. Het moet gaan om een reële en daadwerkelijke activiteit met economische waarde die niet marginaal en bijkomstig mag zijn. Dit zal steeds *in concreto* moeten worden getoetst, ook in het kader van de deeleconomie. Het laatste criterium dient vooral om een onderscheid te maken tussen vrijwilligers en werknemers.¹³¹ Zo zullen de carpoolers of *car-sharing*-chauffeurs hier niet onder vallen, daar alleen een vergoeding wordt gevraagd voor de gemaakte kosten en er geen sprake is van enig winstoogmerk of beloning.

65. Ondanks het feit dat het arbeidsrecht een nationale aangelegenheid is en de EU-lidstaten dus zelf mogen bepalen wie volgens hun nationale wetgeving als werknemer moet worden aangemerkt, is deze Europeesrechtelijke definitie toch niet geheel onbelangrijk. Lidstaten gebruiken vaak vergelijkbare criteria en laten zich inspireren door het EU-recht.

Overeenkomstig de Arbeidsrelatieswet¹³² is een werknemer *“een persoon die er zich in een arbeids-overeenkomst toe verbindt, tegen betaling van een loon, onder het gezag van de andere partij, de werkgever, arbeid te verrichten”*. Dezelfde elementen komen hier dus terug.

3.1.2 Zelfstandige

66. De definities van een zelfstandige zijn steeds negatieve definities. Eenieder die op contractuele basis arbeid presteert zonder onder het gezag te staan van een andere persoon is een zelfstandige. Overeenkomstig de Arbeidsrelatieswet¹³³ en overeenkomstig het KB nr. 38 houdende inrichting van het sociaal statuut der zelfstandigen¹³⁴ is een zelfstandige *“een natuurlijke persoon die een beroepsactiviteit uitoefent buiten een gezagsband eigen aan de arbeidsovereenkomst en die niet verbonden is door een statuut”*.¹³⁵

¹³⁰ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 14.

¹³¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 14; S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 259-260.

¹³² Art. 328, 5°, a) Arbeidsrelatieswet van 27 december 2006, BS 28 december 2006.

¹³³ Art. 328, 5°, b) Arbeidsrelatieswet van 27 december 2006, BS 28 december 2006.

¹³⁴ Art. 3, §1 KB nr. 38 van 27 juli 1967 houdende inrichting van het sociaal statuut der zelfstandigen, BS 29 juli 1967.

¹³⁵ K. NEVENS, *De arbeidsrelatie, de zelfstandige en de ondernemer*, Brugge, Die Keure, 2011, 17.

67. Zowel werknemers als zelfstandigen verrichten arbeid tegen betaling. Het grote onderscheid tussen de twee zit hem dus in de aan- of afwezigheid van gezag. De werknemer werkt onder het gezag van de werkgever, terwijl er bij een zelfstandige daarentegen helemaal geen sprake is van een ondergeschikt verband tussen de opdrachtgever en hemzelf.¹³⁶

3.1.3 Gevolgen

68. Het belang van de kwalificatie is groot, want ze brengt verschillende gevolgen met zich mee.¹³⁷ Meer bepaald verschillende arbeidsrechtelijke, sociale zekerheidsrechtelijke en fiscale gevolgen. Zo heeft een werknemer recht op het wettelijk minimumloon en op vakantiegeld. Hij is ook verzekerd tegen werkloosheid, arbeidsongevallen en beroepsziekten en geniet bovendien van een ziekte- en invaliditeitsverzekering. Hij ontvangt doorgaans een hoger pensioen dan een zelfstandige. Zelfstandigen moeten zelf instaan voor de opbouw van hun sociale zekerheidsrechten, terwijl een werknemer deze rechten opbouwt via zijn werkgever. De werkgever zal zowel de werknemers- en werkgeversbijdragen betalen voor haar werknemer. Wanneer iemand als werknemer wordt beschouwd, zal bovendien het ganse keurslijf van het arbeidsrecht op hem van toepassing zijn. Denken we dan bijvoorbeeld aan de ganse regeling inzake ontslag (met inbegrip van de opzeggingstermijnen) of aan de regeling inzake arbeidstijd.

69. Wanneer men van oordeel zou zijn dat er sprake is van schijnzelfstandigheid en wanneer men ten gevolge daarvan zou overgaan tot een herkwalificatie van de arbeidsrelatie, zou dit tot ingrijpende gevolgen leiden. In een dergelijk geval zijn immers retroactief RSZ-bijdragen verschuldigd en worden allerhande arbeidsrechtelijke verplichtingen retroactief van toepassing.¹³⁸ Wanneer deelplatformen aan deze arbeidsrechtelijke, sociale zekerheidsrechtelijke en fiscale verplichtingen zouden moeten voldoen, zal de deeleconomie duurder (moeten) worden en misschien wel ophouden te bestaan. Sommigen beweren dat het business model van Uber dan op losse schroeven zal komen te staan.¹³⁹ Of het per se zo'n vaart moet

¹³⁶ A. VANDERSCHAEGHE, *Soorten arbeidsovereenkomsten*, Mechelen, Kluwer, 2005, 38.

¹³⁷ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 124; D. CUYPERS, "De gevolgen van de herkwalificatie" in M. RIGAUX en A. VAN REGENMORTELT (eds.), *Rechts(on)zekerheid omtrent (schijn)zelfstandigheid*, Antwerpen, Intersentia, 179-180; E. CLEEREN, "Bijverdienen in deeleconomie is werken in grijze zone", *De Tijd* 2017, www.tijd.be/nieuws/archief/Bijverdienen-in-deeleconomie-is-werken-in-grijze-zone/9849441; www.xerius.be/zelfstandigen/start-eigen-zaak/zelfstandige-versus-werknemer.

¹³⁸ H. VAN HOOGENBEMT, "Zelfstandigheid en schijnzelfstandigheid na de Programmawet (I) van 27 december 2006", *Or.* 2007, 63.

¹³⁹ T. BAUDEWIJN, "Uber chauffeurs zijn zelfstandigen volgens RSZ", *Mills & Clarke Blog* 2015, www.mills-clarke.be/blog/uber-chauffeurs-zijn-zelfstandigen-volgens-rsz; X, "Britse rechter beslist: Uber-chauffeurs zijn werknemer", *De Morgen* 2016, www.demorgen.be/buitenland/britse-rechter-beslist-uber-chauffeurs-zijn-werknemers-bdc773b8/.

lopen is natuurlijk de grote vraag. In het geval van Uber zal het wellicht moeilijk zijn om het hoofd boven water te houden, gezien het bedrijf voorlopig nog steeds verlieslatend is.¹⁴⁰

70. Uber ziet een dergelijke herkwalificatie natuurlijk liever niet gebeuren en stelt dan ook alles in het werk om aan te tonen dat zij samenwerken met zelfstandige chauffeurs, ook wel *partner drivers* genoemd. Sommige chauffeurs daarentegen willen liever beschouwd worden als werknemers om zo van meer sociale bescherming te kunnen genieten. Ze willen echter meestal niet dat dit ten koste gaat van de grote vrijheid en flexibiliteit die ze van Uber krijgen, voornamelijk op het gebied van de organisatie van hun werktijd. Een interessante discussie is dan ook de volgende: zijn flexibiliteit en arbeidsbescherming een *trade-off*? Klopt het dat hoe meer flexibiliteit er wordt gegeven, hoe minder bescherming er kan worden gegeven en *vice versa*?¹⁴¹ Volgens Uber wel. Uber gebruikt dit zelfs een beetje als dreigement. Ze hebben zoiets van: “Oke, ga maar naar de rechter om herkwalificatie te vragen, maar dan zal dit wel ten koste gaan van jullie flexibiliteit.”¹⁴² Dit zorgt ervoor dat Uber drivers afgeschrikt worden om naar de rechter te stappen. Maar hoeft het per se zo te zijn? Ik denk persoonlijk van niet. Uber kan denk ik gerust de twee combineren en hoeft niet noodzakelijk de positieve zaken uit haar business model (zoals flexibiliteit) overboord te gooien, ook niet wanneer men zou overgaan tot herkwalificatie.

71. We zouden dus kunnen zeggen dat er bij Uber eigenlijk tweemaal sprake is van oneerlijke concurrentie, zowel op het gebied van het naleven van de taxireglementering, als op het gebied van het sociaal statuut van haar drivers. Concurrerende bedrijven beweren een concurrentieel nadeel te lijden doordat zij – in tegenstelling tot Uber – wel voldoen aan de vele verplichtingen en daardoor wel voldoende sociale bescherming bieden aan hun personeel.¹⁴³ Er is sprake van een *race to the bottom* op het vlak van de arbeidsvoorwaarden.

¹⁴⁰ N. TANGHE, “Uber 20 miljard minder waard?”, *De Standaard* 2017, www.standaard.be/cnt/dmf20171128_03212197.

¹⁴¹ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 151.

¹⁴² Lezing op Harvard Law School door Shannon Liss-Riordan over employment rights in the digital age and Uber, te bekijken op www.youtube.com/watch?v=jpsOWYzL2No.

¹⁴³ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 135.

3.2 Bestanddelen van een arbeidsovereenkomst

72. De grote vraag is dus of de Uber drivers verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst. Een arbeidsovereenkomst is *“een overeenkomst tot het verrichten van arbeid waarbij de ene partij, de weknemer, zich jegens de andere partij, de werkgever, verbindt om in een verhouding van ondergeschiktheid aan of onder het gezag van een werkgever, tegen loon arbeid te verrichten.”*¹⁴⁴ Er moeten dus vier elementen aanwezig zijn: 1) er moet een overeenkomst zijn, 2) er moet arbeid verricht worden, 3) er moet loon betaald worden voor het verrichten van die arbeid en 4) er moet sprake zijn van gezag of ondergeschiktheid.

73. Laat ons nu deze vier bestanddelen één voor één overlopen en deze proberen toe te passen op Uber. Dat zal geen gemakkelijke opgave blijken, gelet op het innovatieve en disruptieve karakter van Uber en haar businessmodel en de nogal oubollige definitie van een arbeidsovereenkomst.

3.2.1 Overeenkomst

74. Ten eerste moet er tussen de werknemer en de werkgever een overeenkomst bestaan.

A. De contractspartijen en hun onderlinge relaties

75. We zullen van dit deel gebruik maken om alle bij Uber betrokken contractspartijen en hun onderlinge relaties (en niet enkel de relatie tussen Uber en de individuele chauffeurs) te bespreken en analyseren.¹⁴⁵

76. De contractuele relaties bij Uber worden klassiek getypeerd als een driehoeksrelatie, namelijk tussen het platform Uber; de gebruiker, passagier of ook wel *rider* genoemd en de driver. Maar als we er de algemene voorwaarden op nalezen, blijkt er ook nog sprake te zijn van een vierde partij: de externe leverancier (van vervoersdiensten), Uber-vervoerder, klant of *customer* genoemd. Die vierde partij is een contractuele tussenschakel tussen Uber en de Uber chauffeur.¹⁴⁶ Via deze constructie zorgt Uber er dus

¹⁴⁴ Art. 2 en 3 van de Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, *BS* 22 augustus 1978; I. VANDEN POEL, A. VAN EECKHOUTTE, S. HEYNDRIKX, G. DE MAESENEIRE en E. DE KEZEL, “Inleiding – Toepassingsgebied van de Arbeidsovereenkomstenwet – Begrip, geldigheidsvoorwaarden en bewijs van de arbeidsovereenkomst”, *TPR* 2014, (116) 118.

¹⁴⁵ P.-J. AERTS, “Uber en autodelen” in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 233-239 ; J. PRASSL en M. RISAK, “Uber, TaskRabbit & Co: platforms as employers? Rethinking the legal analysis of crowdwork”, *Comparative Labour Law and Policy Journal* 2016, www.papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2733003, 10-14.

¹⁴⁶ P.-J. AERTS, “Uber en autodelen” in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 236.

voor dat er geen rechtstreekse overeenkomst met haar drivers tot stand komt. Die tussenschakeling heeft voornamelijk als doel om aan de vergunningsvereiste (inzake de verhuur van voertuigen met chauffeur) te voldoen, alsook om te voorkomen dat er sprake zou zijn van een arbeidsovereenkomst tussen Uber en de individuele chauffeurs.¹⁴⁷ Op die manier zorgt Uber er klaarblijkelijk voor dat aan het eerste bestanddeel al niet voldaan is. Bij ons zijn de Uber-vervoerder en de Uber chauffeur echter veelal dezelfde persoon.¹⁴⁸ Daarom komt deze vierde categorie vrij artificieel over. Het komt over als een slimme constructie bedacht door Uber's advocaten (en dat is het wellicht ook). We gaan zo meteen dan ook zien dat deze constructie eventueel kan worden beschouwd als een fictie.

77. Vooreerst bestaat er dus een contractuele relatie tussen Uber en de Uber-vervoerders:

*"Customer acknowledges and agrees that Uber's provision to Customer of the Driver app and the Uber Services creates a legal and direct business relationship between Uber and Customer."*¹⁴⁹

Die relatie wordt meer bepaald geregeld in een dienstverleningsovereenkomst (*services agreement*). Dat is althans de titel van de overeenkomst. We kunnen ons afvragen of dergelijke dienstverleningsovereenkomst als een aannemingsovereenkomst of als een arbeidsovereenkomst moet worden beschouwd. Aanneming van werk is *"een overeenkomst waarbij de ene partij, de aannemer, zich jegens de andere partij, de aanbesteder of opdrachtgever, verbindt een bepaald werk tegen een bepaalde prijs tot stand te brengen"*.¹⁵⁰ Het sociaal statuut van de aannemer is dat van zelfstandige. Het onderscheid tussen een arbeidsovereenkomst en een aannemingsovereenkomst is dat deze laatste het resultaat van de arbeidsverrichting tot voorwerp heeft en niet het verrichten van arbeid zelf.¹⁵¹ De vraag of de overeenkomst de arbeid zelf dan wel het resultaat ervan tot voorwerp heeft, houdt zeer nauw verband met de vraag of er al dan niet een gezagsverhouding aanwezig is.¹⁵² Afhankelijk van het al dan niet bestaan van gezag, zal deze dienstverleningsovereenkomst dus moeten worden beschouwd als een arbeidsovereenkomst of als een aannemingsovereenkomst. Op het bestanddeel 'gezag' gaan we straks (*infra* 3.2.4) uitgebreid in.

¹⁴⁷ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 236.

¹⁴⁸ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 234.

¹⁴⁹ Passage uit Services Agreement, nr. 2.4, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁵⁰ W. VAN EECKHOUTTE, *Sociaal Compendium. Arbeidsrecht met fiscale notities*, Mechelen, Kluwer, 2016, 606.

¹⁵¹ W. VAN EECKHOUTTE, *Sociaal Compendium. Arbeidsrecht met fiscale notities*, Mechelen, Kluwer, 2016, 606.

¹⁵² W. VAN EECKHOUTTE, *Sociaal Compendium. Arbeidsrecht met fiscale notities*, Mechelen, Kluwer, 2016, 606.

In de *services agreement* tussen Uber en de Uber-vervoerder wordt er alleszins uitdrukkelijk bedongen dat er van een arbeidsovereenkomst geen sprake is:

*“The parties expressly agree that a) this Agreement is not an employment agreement, nor does it create an employment relationship (including from a labor law, tax law or social security law perspective), between Uber (or any of its Affiliates in the Territory) and Customer or any Driver, and b) (...)”*¹⁵³

78. Tevens bestaat er een contractuele relatie tussen de Uber-vervoerder en de riders:

*“Customer acknowledges and agrees that Customer’s provision of transportation services to users creates a legal and direct business relationship between customer and the user, to which neither Uber nor any of its Affiliates in the Territory is party.”*¹⁵⁴

Die relatie wordt specifiek geregeld in een vervoersovereenkomst. Uber bedingt uitdrukkelijk geen partij te zijn bij dit contract:

*“Uber UK acts as intermediary between you (the rider) and the transportation provider. (...) Uber UK accepts your booking as agent for the transportation provider, but is not a party to that contract.”*¹⁵⁵

79. In de Londense Aslam-zaak¹⁵⁶ echter werd deze relatie afgedaan als een fictie. Er werd geoordeeld dat de vervoersovereenkomst niet tot stand komt tussen de Uber-vervoerder en de gebruiker, maar tussen Uber zelf en de gebruiker. Men vond het namelijk absurd dat Uber blijft vasthouden aan volgende bewering: dat de driver toetreedt tot een contract gesloten met een persoon waarvan hij de identiteit niet kent (en nooit zal kennen) en omgekeerd, om een rit te maken naar een bestemming die hem pas bekend wordt gemaakt van zodra de rit begint, volgens een route die wordt vooropgesteld door een derde en waarvan hij niet zomaar zonder risico kan afwijken, voor een prijs die eenzijdig door een derde wordt bepaald,

¹⁵³ Passage uit Services Agreement, nr. 13.1, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁵⁴ Passage uit Services Agreement, nr. 2.3, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁵⁵ Passage uit Terms and Conditions, nr. 4, www.uber.com/legal/terms/gb/.

¹⁵⁶ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk.

bovendien aan die derde zal worden betaald en die daarvan nog een commissie afhoudt.¹⁵⁷ De absurditeit van deze bewering spreekt voor zichzelf volgens de rechter en op basis daarvan werd deze complexe constructie (bedacht door Uber's advocaten) eenvoudigweg aan de kant geschoven.

Eenzelfde soort fictie, maar dan in het kader van de dienstverleningsovereenkomst (of arbeidsovereenkomst?) tussen Uber en de Uber-vervoerder, zou kunnen worden aangenomen. Dan zou men kunnen besluiten dat er in de realiteit een overeenkomst tot stand komt tussen Uber en de Uber chauffeur. Zeker gelet op het feit dat de Uber-vervoerder en chauffeur bij ons dikwijls dezelfde persoon zijn.

80. De contractuele relatie tussen Uber en de gebruiker wordt geregeld in de algemene voorwaarden die moeten worden aanvaard bij het aanmelden op de app. Het betreft een dienstverleningsovereenkomst.¹⁵⁸ Volgens de Aslam-zaak komt er tussen deze partijen dus ook een vervoersovereenkomst tot stand.

81. De laatste contractuele relatie, namelijk die tussen de Uber-vervoerder en Uber chauffeur(s) wordt geregeld in een chauffeursovereenkomst. Uber is hierbij een derde-begunstigde partij.

*"Customer acknowledges and agrees that Uber is a third party beneficiary to each Driver Addendum (...)."*¹⁵⁹

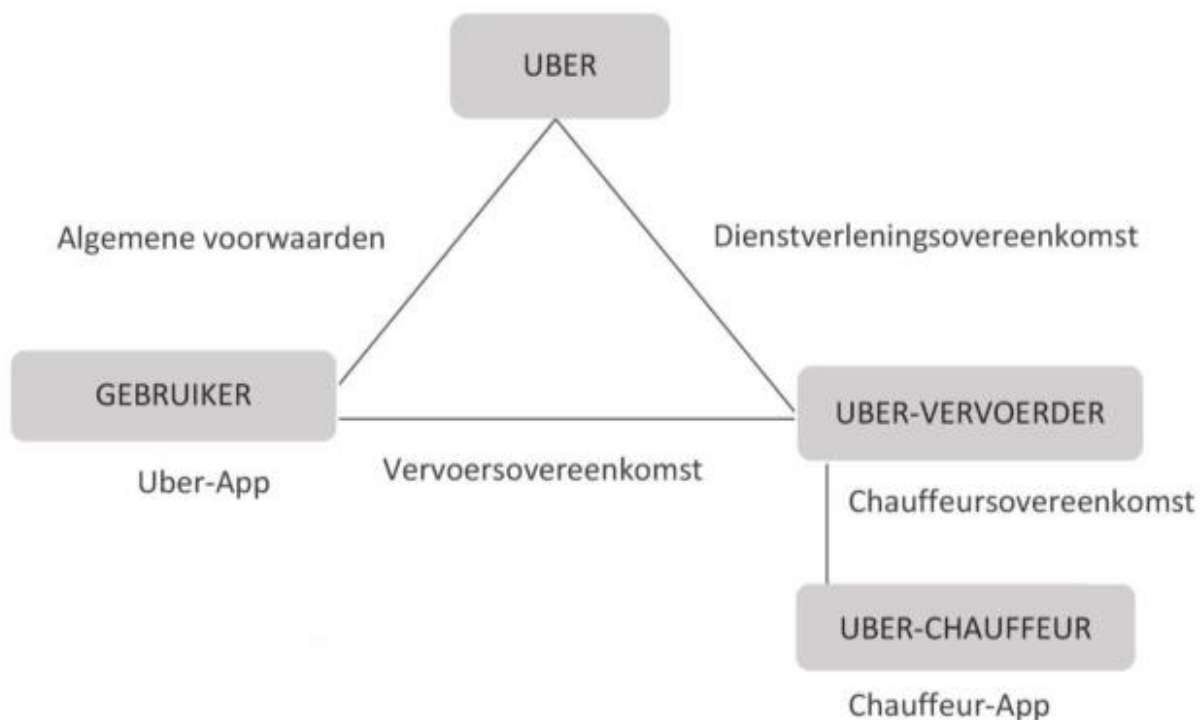
De Uber-vervoerder krijgt de keuze om samen te werken met zelfstandige drivers of om werknemers in dienst te nemen. De bedoeling van Uber is dus om de Uber-vervoerder te laten optreden als werkgever van de Uber drivers.

¹⁵⁷ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 28, nr. 91.

¹⁵⁸ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 236.

¹⁵⁹ Passage uit Services Agreement, nr. 2.5, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

82. De volgende schematische voorstelling illustreert perfect hetgeen hiervoor werd gezegd:



Uit “Uber en autodelen” van Pieter-Jan Aerts.¹⁶⁰

83. In de Aslam-zaak werd door de rechter tevens aandacht besteed aan de enorm ingewikkelde passages waarmee Uber zichzelf en haar relatie ten opzichte van de andere contractspartijen beschrijft.¹⁶¹ Er worden werkelijk enorm juridisch-complexe constructies opgezet. De rechter zegt verbijsterd te zijn door de contracten en algemene voorwaarden die vol staan met ficties, dubbelzinnig taalgebruik en nieuw uitgevonden terminologie.¹⁶² Meer bepaald wordt hier uitgehaald naar de advocaten van Uber die wel erg hun best gedaan hebben om het hele systeem zeer ingewikkeld te maken. Uber doet wel erg veel moeite om niet gekwalificeerd te worden als transportbedrijf en om haar drivers niet te laten kwalificeren als werknemers. Er wordt zelfs een quote uit Hamlet bijgehaald: *“The lady doth protest too much, methinks.”* De uitdrukking wordt meestal gebruikt wanneer wordt getwijfeld aan iemands oprechtheid of om te

¹⁶⁰ P.-J. AERTS, “Uber en autodelen” in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 233.

¹⁶¹ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 26, nr. 87.

¹⁶² Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 26, nr. 87.

suggereren dat iemand iets zodanig hard ontkent met als doel de waarheid te verbergen.¹⁶³ De rechter zegt zeer sceptisch te staan tegenover Uber's beweringen.

84. Om helemaal volledig te zijn, moet ik vermelden dat er eigenlijk nog sprake is van een vijfde partij, namelijk de Nederlandse vereniging *Platform Rider Association*. Alle gebruikers treden automatisch toe tot deze vereniging wanneer ze zich registreren op de app. Deze vereniging moet gezien worden in het licht van de vergunning voor het vervoer van voertuigen met chauffeur (*supra* nr. 56) en de bijhorende verplichtingen van het sluiten van een overeenkomst voor een duur van minimum drie uur en aan een minimumvergoeding van 90 euro. De Uber-vervoerders sluiten niet langer rechtstreeks een overeenkomst met de individuele gebruikers, maar met deze vereniging. Via die constructie vindt er zogezegd een groepsaankoop plaats, waardoor kortere trajecten tegen een kleinere vergoeding kunnen worden afgelegd.¹⁶⁴ Deze vijfde partij kadert dus in de slimme tactiek van Uber om een beroep te doen op een vergunning voor het verhuur van een voertuig met chauffeur in plaats van op een klassieke vergunning voor het exploiteren van een taxidienst.

85. In bepaalde gevallen kan er sprake zijn van nog een andere tussenschakel tussen het platform en de dienstverlener. Een platform kan er namelijk voor kiezen om een beroep te doen op een intermediaire werkgever. Een bekend voorbeeld in België is de onderneming SMart.¹⁶⁵ In een dergelijke constructie biedt SMart als werkgever een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur aan en ontvangt de dienstverlener een vast uurloon in plaats van een vergoeding per opdracht.¹⁶⁶ Op die manier kan er ook gezorgd worden voor een verzekering tegen arbeidsongevallen.¹⁶⁷ Tot oktober 2017 werkte Deliveroo bijvoorbeeld nog samen met SMart.¹⁶⁸

¹⁶³ www.en.wikipedia.org/wiki/The_lady_doth_protest_too_much,_methinks.

¹⁶⁴ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 253.

¹⁶⁵ www.smartbe.be/nl.

¹⁶⁶ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 121.

¹⁶⁷ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 146-147.

¹⁶⁸ G. DE CORT, "Fietskoeriers van Deliveroo zijn werknemer af", *De Standaard* 2017, www.standaard.be/cnt/dmf20171025_03153397.

B. Welk type overeenkomst naargelang de duur?

86. Nu we de verschillende contractspartijen en hun onderlinge relaties hebben blootgelegd, hebben we kunnen vaststellen dat er een overeenkomst bestaat tussen Uber en de Uber-vervoerder. Gelet op het feit dat de Uber-vervoerder en Uber chauffeur bij ons vaak één en dezelfde persoon zijn, kunnen we dus besluiten dat er wellicht toch aan dit eerste bestanddeel is voldaan. Maar wat voor type overeenkomst wordt er eigenlijk precies gesloten in het licht van de duur van de overeenkomst? Artikel 7 Arbeidsovereenkomstenwet bepaalt dat *“de arbeidsovereenkomst wordt gesloten hetzij voor een bepaalde tijd of voor een duidelijk omschreven werk, hetzij voor onbepaalde tijd.”*

87. In de dienstverleningsovereenkomst staat er bij de termijn het volgende vermeld:

*“This agreement shall commence on the date that the Agreement is executed by Customer (electronically or otherwise) and shall continue until terminated as seth forth herein.”*¹⁶⁹

Die beëindiging (*termination*) kan gemakkelijk plaatsvinden. Zo kan elke partij op elk moment zonder reden, maar mits een waarschuwing van 7 dagen op voorhand, een einde maken aan de overeenkomst.¹⁷⁰

Aangezien er in de overeenkomst dus geen tijdsbepaling is opgenomen, gaat het wellicht om een overeenkomst van onbepaalde duur.

88. Volgens mij moet deze overeenkomst worden beschouwd als een kaderovereenkomst of raamcontract van onbepaalde duur en moeten de aparte ritten beschouwd worden als opeenvolgende *ad hoc* overeenkomsten. Volgens Van Olmen en Devloo bestaat er een raamovereenkomst tussen het platform en de dienstverlener die kan gekwalificeerd worden als een arbeidsovereenkomst en ontstaan er vervolgens per specifieke opdracht afzonderlijke ‘instemmingscontracten’.¹⁷¹

89. Het is maar de vraag of het Belgisch arbeidsrecht een contractvorm kent die toelaat om op zeer onregelmatige en vooraf onbepaalde tijdstippen te werken.¹⁷² De figuur van de oproepcontracten is hierbij

¹⁶⁹ Passage uit Services Agreement, nr. 12.1, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁷⁰ Services Agreement, nr. 12.2, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁷¹ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 140.

¹⁷² C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 137.

misschien het bespreken waard. Een oproepcontract is een raamcontract waarbij de werknemer geen kennis heeft van de dagen en uren waarop hij zal werken en moet wachten op een mogelijke oproep van de werkgever.¹⁷³ De werkgever bepaalt hierbij eenzijdig of, wanneer en hoe lang de werknemer moet komen werken.¹⁷⁴ Er bestaan bovendien grote gelijkenissen tussen de oproepcontracten en het werken als freelancer (*infra* nr. 167).¹⁷⁵ In beide gevallen bestaat immers de vrijheid om al dan niet op een opdracht in te gaan, vindt er een betaling per prestatie plaats en wordt er dikwijls voor meerdere opdrachtgevers gewerkt. Het enige verschil zit hem in het bestaan van werkgeversgezag. Oproepcontracten zijn in België echter vooralsnog niet wettelijk geregeld, in tegenstelling tot het Verenigd Koninkrijk en Nederland.

Ik begrijp dat er in het kader van Uber soms wordt gedacht aan de oproepcontracten, zeker gelet op het feit dat er geen verplichting is om werk te verschaffen aan de ene kant en geen verplichting om de opdracht te aanvaarden aan de andere kant (*infra* 3.2.2). Maar toch denk ik persoonlijk dat de oproepcontracten niet helemaal gepast zijn. Het is niet zo dat Uber de chauffeurs ‘oproept’ om aan het werk te gaan. In de meeste gevallen zijn het de Uber chauffeurs zelf die het initiatief nemen om aan het werk te gaan door zich aan te melden op de app. Het enige geval waar er twijfel over kan ontstaan, is wanneer Uber *push*-berichten stuurt naar de drivers met de mededeling dat *surge pricing* in werking is. Dit zou eventueel kunnen worden beschouwd als een oproep om aan het werk te gaan. Maar voor het overige denk ik niet dat het concept van de oproepcontracten van toepassing is.

C. Toepasselijk recht

90. Tot slot is het in dit kader ook van belang om te kijken welk recht van toepassing zal zijn op de overeenkomst. Stel nu dat we een Belgische Uber chauffeur hebben die op 15 mei 2018 een Belgische passagier van het Centraal Station van Brussel naar het Flageyplein in Elsene (Brussel) voert. Dan zouden we instinctief denken dat hierop Belgisch recht van toepassing is, aangezien zowel de partijen als het territorium Belgisch zijn. Maar niets is minder waar.

91. Het hoofdkantoor van Uber in Europa is immers Uber BV, met zetel in Amsterdam, Nederland. Het contract zal dus naast Uber Belgium BVBA, ook steeds Uber BV bevatten als medecontractant. Aangezien er op die manier een grensoverschrijdend element ontstaat, zullen we een beroep moeten doen op het

¹⁷³ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 139-140.

¹⁷⁴ C. SERROYEN, “Losse krachten” in P. HUMBLET (ed.), *Flexibele arbeid*, Antwerpen, Kluwer, 1991, 75.

¹⁷⁵ M. GOLDFAYS, “Travailleurs à la demande – “Zero-hours contracts”, *Ors.* 2014, 10.

internationaal privaatrecht om het toepasselijk recht te bepalen. We zullen ons meer bepaald moeten wenden tot de Rome I Verordening.¹⁷⁶

92. Nog specifiek zal artikel 3 van de Rome I-verordening van toepassing zijn, aangezien er in de overeenkomsten steevast een rechtskeuze wordt gedaan:

“Tenzij anders bepaald in deze voorwaarden, zijn deze voorwaarden uitsluitend onderworpen aan en moeten worden uitgelegd volgens de wetten van Nederland, met uitzondering van bepalingen inzake wetsconflicten. Het Verdrag van Wenen ten aanzien van de Internationale Verkoop van Goederen van 1980 (CISG) is niet van toepassing.”¹⁷⁷

Er wordt dus gekozen voor Nederlands recht. Een rechtskeuze is geldig, maar artikel 3, lid 3 van Rome I bepaalt wel dat als alle aanknopingspunten zich in een ander land bevinden dan dat van het gekozen recht (bijvoorbeeld in België zoals in ons voorbeeld), dat de regels van dwingend recht van dat eerste land dan blijven gelden.

93. Voor vervoersovereenkomsten geldt er echter een speciale regeling. Indien de rechter het contract zou kwalificeren als een vervoersovereenkomst geldt er een beperkte rechtskeuze. Dan kan volgens artikel 5, lid 2 Rome I enkel gekozen worden voor het recht van het land waar a) de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, of b) de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, of c) de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft, of d) het vertrek plaatsvindt, of e) de aankomst plaatsvindt. De rechtskeuze voor Nederlands recht zal pas behouden kunnen blijven indien er zou worden geoordeeld dat de vervoerder zijn hoofdvestiging in Nederland heeft. De vraag in kwestie is dan nog wie als vervoerder moet worden aangemerkt, de chauffeur of Uber. En indien het Uber zou zijn, of het Uber Belgium BVBA of Uber BV is? Enkel als men dus tot het besluit zou komen dat Uber BV de vervoerder is, dan zal de rechtskeuze mogen behouden blijven. Indien men daarentegen tot het besluit zou komen dat er geen geldige rechtskeuze werd gemaakt, omdat men gekozen heeft voor Nederlands recht, terwijl men eigenlijk had moeten kiezen voor Belgisch recht¹⁷⁸, moet de overeenkomst worden beheerst door het recht van het land waar de passagier

¹⁷⁶ Verord. Europees Parlement en Raad nr. 593/2008, 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), *Pb. L.* 4 juli 2008, afl. 177, 6-16.

¹⁷⁷ Passage uit Algemene Voorwaarden, nr. 6, www.uber.com/nl-BE/legal/terms/nl/; passage uit Services Agreement, nr. 15, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁷⁸ Overeenkomstig art. 5, tweede lid, tweede alinea Rome I.

zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van vertrek of de plaats van bestemming in dat land is gelegen¹⁷⁹. De kans is dus groot dat het toepasselijk recht het Belgische recht zal moeten zijn in plaats van het Nederlandse recht.

94. Ook wanneer de overeenkomst als een arbeidsovereenkomst zou worden gekwalificeerd, geldt er extra bescherming. Op grond van artikel 8, eerste lid Rome I mag de rechtskeuze er immers niet toe leiden dat de werknemer de bescherming verliest die hij zou krijgen op basis van de bepalingen van dwingend recht van het objectief toepasselijke recht, dit wil zeggen het recht dat van toepassing zou zijn indien er geen rechtskeuze zou zijn gemaakt. Dit betekent dat ook de regels van dwingend recht van het land van waaruit de werknemer gewoonlijk zijn arbeid verricht, van toepassing zullen zijn en op die manier bijkomende bescherming zullen bieden.¹⁸⁰ Indien de overeenkomst een arbeidsovereenkomst is, zal dus ook rekening moeten worden gehouden met de Belgische regels van dwingend recht. Ingevolge artikel 8, lid 4 Rome I kan bovendien, indien uit het geheel van de omstandigheden blijkt dat de overeenkomst een kennelijk nauwere band heeft met een ander land, dat recht van toepassing zijn.

95. Dus kortweg, de rechtskeuze is geldig en het Nederlands recht is het toepasselijk recht. Maar er kan zeker voor een rechtbank geargumenteed worden dat er ook met Belgische regels van dwingend recht rekening moet worden gehouden. Dit is des te meer het geval wanneer de overeenkomst als een vervoersovereenkomst en/of arbeidsovereenkomst moet worden beschouwd.

3.2.2 Arbeid

96. Het tweede bestanddeel is het verrichten van arbeid, met als doel in het levensonderhoud van de werknemer te voorzien. Die arbeid kan gerust beperkt zijn in tijd en omvang.¹⁸¹ Het uitvoeren van ritten zal dus arbeid inhouden.

97. In een klassieke arbeidsrelatie is het zo dat de werkgever en werknemer wederzijdse verplichtingen hebben tegenover elkaar. Een van de plichten van de werkgever is om werk te verschaffen aan haar werknemer(s). Art. 20, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet bepaalt dat de werkgever verplicht is de werknemer te doen arbeiden op de wijze, tijd en plaats zoals is overeengekomen. De tegenhanger daarvan

¹⁷⁹ Ingevolge artikel 5, lid 2 Rome I.

¹⁸⁰ Overeenkomstig artikel 8, lid 2 Rome I verordening.

¹⁸¹ I. VANDEN POEL, A. VAN EECKHOUTTE, S. HEYNDRICKX, G. DE MAESENEIRE en E. DE KEZEL, "Inleiding – Toepassingsgebied van de Arbeidsovereenkomstenwet – Begrip, geldigheidsvoorwaarden en bewijs van de arbeidsovereenkomst", *TPR* 2014, (116) 121.

is de plicht vanwege de werknemer om arbeid uit te voeren, om zijn arbeidskracht ter beschikking te stellen van de werkgever. Art. 17, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet bepaalt dat de werknemer verplicht is zijn werk zorgvuldig, eerlijk en nauwkeurig te verrichten, op de tijd, plaats en wijze zoals is overeengekomen.

98. Als je hier eens goed over nadenkt, merk je dat er bij Uber niet zozeer sprake is van deze verplichtingen. Uber verbindt er zich niet toe om arbeid te verschaffen aan de drivers. Uber verschaft wel (toegang tot) de app, maar garandeert niet dat er ritaanvragen zullen zijn of dat die zullen worden toegewezen aan een specifieke driver. Er is dus geen garantie op werk:

“Neither Uber nor any of its Affiliates in the Territory represents, warrants or guarantees that Customer’s or any Driver’s access to or use of the Uber Services, Driver App or the Uber Devices will result in any requests for Transportation Services.”¹⁸²

Wat Uber wel verschaft zijn de zogenaamde ‘leads’. Onder de term *lead* verstaat men in de marketingwereld ‘een spoor naar een potentiële klant’.¹⁸³ Uber bedoelt hiermee dat het drivers in contact brengt met potentiële klanten. In de dienstverleningsovereenkomst staat het volgende:

*“Uber provides the Uber Services for the purpose of providing lead generation to Transportation Services providers”.*¹⁸⁴

“Uber functions as an on-demand lead generation and related service only (...)”¹⁸⁵

99. Aan de andere kant zijn de chauffeurs ook niet verplicht om voor Uber te werken of om ritten te aanvaarden. Ze beslissen zelf of ze werken en wanneer ze werken. Ze mogen bovendien gerust voor de concurrentie werken (bijvoorbeeld voor Lyft) of rijden voor Uber combineren met een andere job. Wat betreft de vrijheid om al dan niet op ritaanvragen in te gaan, moet hier wel een nuance op aangebracht worden, aangezien deactivatie mogelijk is wanneer te veel ritten worden geweigerd. We komen hier nog op terug bij de vrijheid van organisatie van de werktijd (*infra* nr. 113).

¹⁸² Passage uit Services Agreement, nr. 9.2, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁸³ www.mdc-media.nl/kennis/wat-zijn-leads.

¹⁸⁴ Passage uit Services Agreement, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁸⁵ Passage uit Services Agreement, nr. 9.2, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

100. Een interessante zaak die hiermee verband houdt en die erg veel gelijkenissen met Uber vertoont, is Khan v. Checkers Cars Ltd (2005)¹⁸⁶. Checkers Cars baat een taxidienst uit die voornamelijk actief is in luchthavenvervoer en schakelt hiervoor chauffeurs in die met hun eigen wagens rijden. Net zoals bij Uber hebben de chauffeurs de vrijheid om volledig zelf te kiezen wanneer ze werken en genieten ze dus van een grote mate aan flexibiliteit. Daarenboven zijn ze ook niet verplicht om werk te aanvaarden en om überhaupt te werken en heeft ook Checkers Cars geen verplichting om werk aan te bieden. Net zoals bij Uber worden er sms'en verstuurd naar de chauffeurs als er veel werk voorhanden is, met de bedoeling de chauffeurs te stimuleren om aan het werk te gaan.

Men maakte in deze zaak gebruik van de '*mutuality of obligation*' test (wederkerigheid van verplichtingen). Omdat men vond dat er een gebrek aan wederzijdse verplichtingen was, werd er besloten dat er van een arbeidsovereenkomst geen sprake was.

101. Bij ons echter houden de artikelen 17, 1° en 20, 1° van de Arbeidsovereenkomstenwet voor de werkgever niet de verplichting in om doorlopend werk te verschaffen en voor de werknemer niet de verplichting om elk aangeboden werk te aanvaarden.¹⁸⁷

3.2.3 Loon

102. Het derde bestanddeel is het betalen van loon. Art. 20, 3° van de Arbeidsovereenkomstenwet bepaalt dat de werkgever verplicht is het loon te betalen op de wijze, tijd en plaats zoals is overeengekomen. Maar ook hier is er weer discussie mogelijk. Uber verbindt er zich in principe niet toe om loon te betalen. Er is geen vast bedrag of vaste ritprijs voorzien en er is ook geen sprake van een betaling per uur, wel van een betaling per rit. Wanneer er geen ritten worden uitgevoerd, betekent dit bijgevolg dat er geen geld in het laatje komt. Er is dus geen gegarandeerd loon.

Bovendien komt de betaling eigenlijk van de gebruiker en niet van Uber zelf. Maar wanneer er een rit wordt uitgevoerd, verbindt Uber er zich wel toe om het ontvangen bedrag (min de afgehouden commissie van 20 tot 25%) door te storten naar de Uber driver. Of dit nu moet worden beschouwd als het betalen van loon, is voor discussie vatbaar.

¹⁸⁶ Employment Appeal Tribunal (UK) 16 december 2005, No. UKEAT/0208/05/DZM, Khan v. Checkers, www.emplaw.co.uk/lawguide/2006031301.htm.

¹⁸⁷ Cass. 9 januari 1995, AR S.94.0074.F, R.S.Z. / Sema Group N.V. en Sobemap Marketing N.V., Arr. Cass. 1995, 27.

103. Uber bestempelt zichzelf trouwens als *'limited payment collection agent'* of 'externe en beperkte incasso-agent' van de Uber-vervoerder, met als enige taak het ontvangen van de ritprijs in naam van de Uber-vervoerder. Een betaling van de gebruiker aan Uber zal worden gelijkgesteld aan directe betaling van de gebruiker aan de Uber-vervoerder. Het volgende wordt hierover bepaald in de algemene voorwaarden:

*"In certain cases, with respect to Third Party Providers, Charges you incur will be owed directly to Third Party Providers, and Uber will collect payment of those charges from you, on the Third Party Provider's behalf as their limited payment collection agent, and payment of the Charges shall be considered the same as payment made directly by you to the Third Party Provider."*¹⁸⁸

"Customer appoints Uber as Customer's limited payment collection agent solely for the purpose of accepting the fare (...)." ¹⁸⁹

*"Nadat u diensten of goederen ontvangen hebt, verkregen door uw gebruik van de Dienst, zal Uber uw betaling van de toepasselijke kosten doen toekomen namens de externe leverancier in de hoedanigheid van een externe en beperkte incasso-agent. Betaling van de kosten op dergelijke wijze wordt beschouwd als gelijk aan een rechtstreekse betaling van u aan de externe leverancier."*¹⁹⁰

Dat er sprake is van een agentuur-overeenkomst wordt dan weer expliciet uitgesloten door Uber:

*"The parties expressly agree that a) (...) b) no joint venture, partnership, or agency relationship exists between Uber and Customer or Uber and any Driver."*¹⁹¹

104. Er is dus discussie mogelijk over zowel het tweede als derde bestanddeel. Het zal afhangen van de (al dan niet soepele) interpretatie van een rechter of aan deze bestanddelen is voldaan. Het is alleszins een feit dat het moeilijk is om de bestaande regels toe te passen op iets dat zo fundamenteel anders is dan alles wat we tot nog toe kenden.

¹⁸⁸ Passage uit U.S. Terms of Use, nr. 5, www.uber.com/legal/terms/us/.

¹⁸⁹ Passage uit Services Agreement, nr. 4.1, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

¹⁹⁰ Passage uit Algemene Voorwaarden, nr. 4, www.uber.com/nl-BE/legal/terms/nl/.

¹⁹¹ Passage uit Services Agreement, nr. 13.1, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

3.2.4 Gezag

105. Het bestaan van gezag of de band van ondergeschiktheid is het meest cruciale en doorslaggevende bestanddeel om te bepalen of er al dan niet sprake is van een arbeidsovereenkomst. Het uitoefenen van gezag houdt de bevoegdheid in om leiding te geven en toezicht uit te oefenen.¹⁹² Die bevoegdheid moet niet noodzakelijk op effectieve en permanente wijze worden uitgeoefend. Het volstaat dat de theoretische mogelijkheid bestaat om ze uit te oefenen. Het bestaan van gezag of de band van ondergeschiktheid is een feitenkwestie.

106. Titel XIII van de programmawet (I) van 27 december 2006, beter gekend als de Arbeidsrelatieswet, legt de principes vast die in acht moeten worden genomen om de aard van de arbeidsrelatie te bepalen. Onder het begrip arbeidsrelatie wordt het volgende verstaan: *“De professionele samenwerking betreffende het presteren van arbeid door een partij in de hoedanigheid van hetzij werknemer, hetzij zelfstandige.”*¹⁹³ De Arbeidsrelatieswet zal ons dus helpen bepalen of we te maken hebben met een werknemer of met een zelfstandige. Overeenkomstig artikel 331 van de Arbeidsrelatieswet mogen de partijen vrij de aard van hun arbeidsrelatie kiezen. Die kwalificatie van de partijen is en blijft het uitgangspunt. Maar indien blijkt dat de keuze van de partijen onverenigbaar is met de effectieve uitvoering, heeft de feitelijke uitoefening van de arbeidsrelatie voorrang op de wil van de partijen. Overeenkomstig artikel 332 van de Arbeidsrelatieswet kan worden overgegaan tot herkwalificatie indien er voldoende elementen naar voren komen die onverenigbaar zijn met de kwalificatie die door de partijen aan de arbeidsrelatie werd gegeven.

107. In artikel 333, §1 van de Arbeidsrelatieswet vinden we vier algemene criteria die het mogelijk maken het bestaan of de afwezigheid van een gezagsband te beoordelen.¹⁹⁴ Het eerste criterium is de wil van de partijen, zoals uitgedrukt in het contract. Het tweede en derde criterium zijn de vrijheid van organisatie van de werktijd en de vrijheid van organisatie van het werk. Het vierde en laatste algemene criterium is de mogelijkheid om hiërarchische controle uit te oefenen. Het is dus niet noodzakelijk dat die controle effectief wordt uitgeoefend, het volstaat dat de mogelijkheid bestaat om ze uit te oefenen. Ondergeschiktheid houdt dus met andere woorden de mogelijkheid in om instructies te geven over hoe,

¹⁹² I. VANDEN POEL, A. VAN EECKHOUTTE, S. HEYNDRICKX, G. DE MAESENEIRE en E. DE KEZEL, “Inleiding – Toepassingsgebied van de Arbeidsovereenkomstenwet – Begrip, geldigheidsvoorwaarden en bewijs van de arbeidsovereenkomst”, *TPR* 2014, (116) 127.

¹⁹³ Art. 328, 5° Arbeidsrelatieswet.

¹⁹⁴ J. GOYVAERTS, “Aard van de arbeidsrelatie” in F. HENDRICKX en C. ENGELS (eds.), *Arbeidsrecht deel 1*, Brugge, Die Keure, 2015, (181) 196.

wanneer en waar het werk moet worden uitgevoerd, alsook de mogelijkheid om sancties op te leggen en om controle uit te oefenen.¹⁹⁵

108. Bovenop de algemene criteria hebben we ook nog specifieke criteria voor een aantal economische sectoren, waaronder de transportsector (waar Uber al dan niet deel van uitmaakt, afhankelijk van de kwalificatie van Uber als bedrijf).¹⁹⁶ Deze criteria zijn een aanvulling op de algemene criteria en zouden eigenlijk enkel een verfijning mogen zijn van de algemene criteria in een welbepaalde sector.¹⁹⁷ Ze peilen eerder naar de mate van socio-economische afhankelijkheid.¹⁹⁸ Wanneer aan meer dan de helft van deze criteria is voldaan, is er een weerlegbaar vermoeden van het bestaan van een arbeidsovereenkomst. Dit vermoeden kan worden weerlegd door alle middelen van recht, waaronder op basis van de algemene criteria.¹⁹⁹ Wanneer daarentegen blijkt dat meer dan de helft van de criteria niet vervuld zijn, is er een weerlegbaar vermoeden van een zelfstandigenovereenkomst.²⁰⁰

109. Laten we nu de hierboven besproken criteria toetsen aan de Uber-praktijk. We beginnen met de algemene criteria en gaan vervolgens door met de specifieke criteria.

A. Algemene criteria²⁰¹

§1. De wil van de partijen

110. Om de wil van de partijen te achterhalen, moet de gehele overeenkomst worden bestudeerd, en niet enkel de clausules, titel of benaming.²⁰² Het is niet omdat de titel 'dienstverleningsovereenkomst' vermeldt, dat het daarom per se om een dergelijke overeenkomst gaat. In het geval van Uber is het echter duidelijk dat Uber haar drivers wil gekwalificeerd zien als zelfstandigen. In de contracten en algemene

¹⁹⁵ S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 247.

¹⁹⁶ P.-J. AERTS, "Uber en autodelen" in M. STORME en F. HELSEN (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, (217) 261-262.

¹⁹⁷ J. GOYVAERTS, "Aard van de arbeidsrelatie" in F. HENDRICKX en C. ENGELS (eds.), *Arbeidsrecht deel 1*, Brugge, Die Keure, 2015, (181) 200.

¹⁹⁸ W. VAN EECKHOUTTE, *Handboek Belgisch Arbeidsrecht*, Mechelen, Kluwer, 2014, 242.

¹⁹⁹ Art. 337/2, §1 Arbeidsrelatieswet; C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 132-133.

²⁰⁰ Art. 337/2, §2 Arbeidsrelatieswet.

²⁰¹ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 128-130; C. VAN OLMEN en N. SIMON, "Le lien de subordination à l'épreuve de l'ubérisation de l'économie?", *Soc. Kron.* 2016, (273) 278; S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 261.

²⁰² J. LORRE, "Aard van de arbeidsrelatie als *deus ex machina*", *RW* 2006-07, 1671.

voorwaarden wordt telkens duidelijk gestipuleerd dat er geen gezagsband aanwezig is en dat de drivers geen werknemers zijn van Uber. En daar doen ze wel heel veel moeite voor, ze leggen het er zelfs vingerdik op:

*“The relationship between the parties under this agreement is solely that of independent contractors. The parties expressly agree that this agreement is not an employment agreement, nor does it create an employment relationship (including from a labor law, tax law or social security law perspective), between Uber (or any of its Affiliates in the Territory) and Customer or any Drivers (...).”*²⁰³

De wil van de partijen is dat het gaat om een zelfstandige samenwerking. De kwalificatie die de partijen geven aan hun arbeidsrelatie is het uitgangspunt, maar zoals hiervoor gezien, kan een rechter overgaan tot herkwalificatie wanneer die van mening is dat er voldoende elementen naar voren komen die onverenigbaar zijn met deze kwalificatie.

§2. De vrijheid van organisatie van de werktijd

111. Voorbeelden van beperkingen van de vrijheid van organisatie van de werktijd zijn een opgelegde, precieze en dwingende werktijdregeling, het niet vrij kunnen bepalen van verlof- of vakantiedagen, de verplichting afwezigheden te verantwoorden, te prikken of te verwittigen in geval van afwezigheid.²⁰⁴ De chauffeurs van Uber genieten dus van een grote vrijheid om hun werktijd te regelen. Op dit vlak is er grote flexibiliteit. De chauffeur kiest zelf of, wanneer en hoe lang hij werkt. Werktijden worden niet gecontroleerd, er is geen verplichting om te werken en periodes waarin niet wordt gewerkt of waarin vakantie wordt genomen, moeten niet worden gerechtvaardigd.²⁰⁵ Dat Uber chauffeurs vrij over hun eigen werkuren kunnen beslissen, is echter geen vrijgeleide om meteen te besluiten dat het om zelfstandigen gaat.

112. Wat Uber immers wel doet, is het sturen van *incentives* via het *surge pricing* systeem. Wanneer de vraag naar een rit hoog is – dit zal bijvoorbeeld het geval zijn na een popconcert, na een sportevenement of gewoonweg tijdens de spitsuren of bij regenweer – maar het aanbod van wagens laag, zal Uber een

²⁰³ Passage uit Services Agreement, nr. 13.1, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

²⁰⁴ Memorie van Toelichting bij ontwerp van Programmawet (I), *Parl.St.* Kamer 2006-07, DOC 51 2773/001, 216; W. VAN EECKHOUTTE en G. DE MAESENEIRE, “Arbeidsrelatieswet. Het bepalen van de rechtsaard van arbeidsrelaties”, *NJW* 2007, 110.

²⁰⁵ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 129.

*push*melding sturen (via sms) naar de drivers met de vraag om zich aan te melden op de app of zich te verplaatsen naar een bepaald gebied waar de vraag hoog is. Dan zullen tijdelijk hogere ritprijzen gehanteerd worden waardoor drivers dus tijdelijk meer kunnen verdienen dan normaal. Door deze stimulatie slaagt Uber er steeds in om het aantal wagens op peil te houden en te zorgen voor een voldoende snelle rit onmiddellijk na een druk op de knop. Op die manier stimuleert Uber haar drivers op een indirecte manier om aan het werk te gaan.

113. Ook beëindigt Uber regelmatig de samenwerking met chauffeurs die te veel ritten weigeren of die te lang inactief zijn op het platform. Wanneer de chauffeurs ingelogd zijn op de app, worden ze immers verondersteld beschikbaar te zijn en ritaanvragen te accepteren. Zo moet er in het geval van UberX op zijn minst één rit worden gedaan elke 180 dagen. En zo is UberPOOL bijvoorbeeld niet zo populair bij drivers, omdat de ritprijzen nog lager zijn en de afgehouden commissie hoger dan normaal. Maar met het risico op deactivatie in het vooruitzicht worden chauffeurs zo goed als verplicht om ook ritaanvragen via UberPOOL te aanvaarden.²⁰⁶ Uber drivers zijn dus misschien toch niet zo vrij om al dan niet in te gaan op ritaanvragen.

114. Op het eerste zicht zou je dus eerder denken in de richting van een zelfstandige door de grote vrijheid die wordt gegeven, maar bij nader inzien is de vrijheid om de werktijd te organiseren misschien toch niet zo vrij als eerst gedacht. Rens Lieman, journalist die een jaar lang aan de slag ging als Deliveroo- en UberEats-koerier en Helpling-schoonmaker, schreef hierover het volgende: *“Op papier werk je wanneer je wil. Maar in de praktijk word je gestuurd. Er zijn bonussen op de momenten waarop zij willen dat je werkt.”*²⁰⁷ In zijn boek ‘Uber voor alles’ schrijft hij het volgende: *“Flexibel werken is meestal niet zo flexibel als het lijkt. Op papier ben je je eigen baas, in de praktijk is dat vaak een algoritme.”*²⁰⁸ Vele Uber chauffeurs hebben dan ook niet het gevoel hun eigen baas te zijn en voelen zich onfair behandeld en zelfs uitgebuit door Uber.²⁰⁹ Ze moeten vaak lange uren kloppen om hun financiële doelen te bereiken.

²⁰⁶ F. FIELD en A. FORSEY, “Sweated Labour. Uber and the ‘gig economy’”, 2016, www.frankfield.co.uk/upload/docs/Sweated%20Labour%20-%20Uber%20and%20the%20'gig%20economy'.pdf, 12.

²⁰⁷ G. DE CORT, “Op papier werk je flexibel, in de praktijk word je gestuurd”, *De Standaard* 2018, www.standaard.be/cnt/dmf20180209_03349472.

²⁰⁸ R. LIEMAN, *Uber voor alles. Hoe de on-demand economie ons leven beïnvloedt*, Amsterdam/Antwerpen, Business Contact, 2018, 109.

²⁰⁹ F. FIELD en A. FORSEY, “Sweated Labour. Uber and the ‘gig economy’”, 2016, www.frankfield.co.uk/upload/docs/Sweated%20Labour%20-%20Uber%20and%20the%20'gig%20economy'.pdf, 16-17.

§3. De vrijheid van organisatie van het werk

115. Voorbeelden van beperkingen van de vrijheid van organisatie van het werk zijn de precieze omschrijving van taken die vervuld dienen te worden, evenals het bestaan van precieze onderrichtingen en beslissingen van een hiërarchische meerdere.²¹⁰ Met andere woorden wordt er dwingend bepaald wat er precies gedaan moet worden, op welke manier en waar?²¹¹

116. Voor wat betreft de vrijheid van organisatie van het werk lijkt dit op het eerste zicht ook alweer te neigen naar een zelfstandige, maar bij nader inzien blijkt dat Uber ook hier de touwtjes stevig in handen heeft. Uber geeft namelijk duidelijke richtlijnen en instructies en legt zelfs minimumvereisten op in bepaalde gevallen.²¹² Maar dit moet opnieuw genuanceerd worden, aangezien ook in een zelfstandige samenwerking controle en instructies nodig zijn.²¹³ De instructies zijn in dat geval weliswaar meer algemene richtlijnen betreffende het te bereiken resultaat.²¹⁴ De instructies van Uber handelen echter niet over het resultaat dat Uber wil bereiken, meer bepaald het voltooien van een rit, maar handelen werkelijk over de manier waarop dat resultaat moet worden bereikt.²¹⁵

De manier waarop Uber in de Verenigde Staten instructies of tips geeft aan haar chauffeurs over de manier waarop ze hun werk dienen uit te oefenen, gaat soms wel heel ver.²¹⁶ Het '*Uber Driver Handbook*' is hiervan de concrete uitwerking. Hierin staat bijvoorbeeld dat chauffeurs zich professioneel moeten kleden, dat ze de radio moeten uitzetten of enkel jazz-muziek mogen spelen, dat ze de deur moeten open houden voor een klant bij het instappen, dat ze een paraplu boven het hoofd van een passagier moeten houden bij het instappen, dat ze moeten lachen en vriendelijk moeten zijn, dat ze moeten helpen met het inladen van

²¹⁰ Memorie van Toelichting bij ontwerp van Programmawet (I), *Parl.St. Kamer 2006-07*, DOC 51 2773/001, 217; W. VAN EECKHOUTTE en G. DE MAESENEIRE, "Arbeidsrelatieswet. Het bepalen van de rechtsaard van arbeidsrelaties", *NJW* 2007, 110.

²¹¹ G. VAN DE MOSSELAER, *Werknemer of zelfstandige? De kwalificatie van de arbeidsrelatie*, Mechelen, Kluwer, 2014, 44.

²¹² C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 129.

²¹³ J. GOYVAERTS, "Aard van de arbeidsrelatie" in F. HENDRICKX en C. ENGELS (eds.), *Arbeidsrecht deel 1*, Brugge, Die Keure, 2015, (181) 198.

²¹⁴ G. VAN DE MOSSELAER, *Werknemer of zelfstandige? De kwalificatie van de arbeidsrelatie*, Mechelen, Kluwer, 2014, 44.

²¹⁵ R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 6.

²¹⁶ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 130.

bagage, enz.²¹⁷ Uber beweert dat het louter om suggesties gaat, maar daar kan over gediscussieerd worden. Er wordt ook gebruik gemaakt van trainingsvideo's om personen op te leiden tot goede Uber drivers. En Uber bepaalt welke auto's wel en niet mogen worden gebruikt.

117. Naast de instructies en minimumvereisten zorgt ook het ratingsysteem ervoor dat chauffeurs in de pas lopen en zich goed gedragen. Na een rit moeten de gebruiker en de driver elkaar beoordelen op een schaal van 1 tot 5 sterren. Wanneer de beoordeling gemiddeld beneden een bepaalde drempel uitkomt – die bovendien unilateraal door Uber wordt bepaald – kan dit tot uitsluiting (de zogenaamde deactivatie) van het platform leiden. Dat ratingsysteem is dus een indirecte manier waarmee Uber de manier van het uitvoeren van ritten kan beïnvloeden. Het is weliswaar een vorm van controle waar we niet mee vertrouwd zijn en die zeer vernieuwend is, maar het is wel een vorm van effectieve controle. Uber heeft dus wel degelijk een invloed op de manier waarop het werk moet worden uitgevoerd, zij het via een niet alledaagse manier. Volgens de advocaat-generaal Szpunar houdt deze nieuwe en innovatieve vorm van indirecte controle zelfs een meer efficiënte controle in dan de controles die we sinds jaar en dag gebruiken. Wat Uber bijvoorbeeld niet doet is onverwacht en steekproefsgewijs meerijden om zo de dienstverlening te inspecteren.

Een Uber chauffeur is door dit ratingsysteem dus niet ten volle vrij om zijn werk te organiseren zoals hij dit wenst, maar zal zijn werk daarentegen organiseren naar de verwachtingen van de gemiddelde gebruiker.²¹⁸ De Uber chauffeurs zullen zich als vanzelf beginnen gedragen naar de vooropgestelde richtlijnen van Uber met het oog op het ontvangen van een goede rating.

118. Het meest verregaande is de prijszetting die eenzijdig door Uber gebeurt. De drivers hebben hier geen enkele inspraak in. Wat ze wel mogen en kunnen doen is het bedingen van een lagere prijs²¹⁹, maar natuurlijk zal geen enkele chauffeur hier gebruik van maken, want dan snijden ze in hun eigen vingers. Deze

²¹⁷ C. VAN OLMEN en K. DEVLIOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 130; V. DE STEFANO, "The rise of the 'just-in-time workforce': on-demand work, crowdwork and labour protection in the 'gig-economy'", *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 16-17; R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 4 en 6.

²¹⁸ M. WOUTERS, "Uberisering en het arbeidsrecht. De ambiguïteit van arbeidsrelaties in de deeleconomie", *Arbeidsrecht Journaal* 2017, 9.

²¹⁹ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 3; R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 4.

zagezegde vrijheid is dus eigenlijk een lege doos. Dat de Uber drivers geen zeggenschap hebben in het bepalen van de ritprijs, is toch wel een sterk argument om te geloven dat het in werkelijkheid niet om zelfstandigen gaat.

119. Wat hierbij wel nog moet worden vermeld, is dat er in de algemene voorwaarden wel staat dat de Uber-vervoerder en haar drivers als enige verantwoordelijk zijn om de meest effectieve, efficiënte en veilige manier te bepalen waarop de transportdiensten moeten worden geleverd.²²⁰ Wat hier exact mee wordt bedoeld, is onduidelijk. Het zou onder meer kunnen slaan op het feit dat de drivers kunnen afwijken van de door de app vooropgestelde route. Dit laatste kan een argument zijn pro de vrijheid van organisatie van het werk, maar kan gemakkelijk ook weerlegd worden door een argument uit de Berwick zaak (*infra* nr. 140). Namelijk het argument dat het rijden van punt A naar B een simpele taak is en dat controle tot in de details gewoonweg niet nodig is in de transportsector.²²¹ Het is voldoende dat Uber de nodige controle uitoefent op de operatie in haar geheel, en het is niet nodig dat op elk detail, zoals bijvoorbeeld de te volgen route, controle wordt uitgeoefend. Het is maar hoe je het bekijkt en beargumenteert dus.

§4. De mogelijkheid om hiërarchische controle uit te oefenen

120. Hoewel Uber in de contractvoorwaarden beweert geen controle uit te oefenen op de drivers, in tegenstelling tot de Uber-vervoerder, zullen we zien dat er toch enkele zaken zijn die wijzen op een bepaalde vorm van controle:

“Uber and its Affiliates in the Territory do not, and shall not be deemed to, direct or control Customer or its Drivers generally or in their performance under this Agreement specifically (...).”²²²

“Customer acknowledges and agrees that it exercises sole control over the Drivers (...).”²²³

²²⁰ Passage uit Services Agreement, nr. 2.2, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

²²¹ R. REDFEARN, “Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies”, *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 7.

²²² Passage uit Services Agreement, nr. 2.4, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

²²³ Passage uit Services Agreement, nr. 2.5, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

121. Het is een feit dat de chauffeurs niet constant onder controle staan van Uber, maar het zal van belang zijn om na te gaan onder hoeveel controle de drivers staan wanneer ze effectief aan het werk zijn voor Uber.²²⁴

122. Uber voert zoals reeds gezegd (*supra* nr. 113) productiviteitscontroles uit en beslist dan ook regelmatig om de samenwerking te beëindigen wanneer drivers te veel ritten weigeren of te lang inactief zijn. Deactivatie kan dus als een vorm van controle en zelfs sanctie gezien worden. Deactivatie kan daarnaast ook plaatsvinden wanneer de rating onder een bepaald minimum gemiddelde blijft. Deze ‘*minimum average rating*’ wordt door Uber eenzijdig vastgesteld. Meestal zal men bij een te lage score eerst een waarschuwing geven, samen met enkele tips om het cijfer omhoog te krijgen. Maar wanneer het cijfer daaropvolgend niet omhoog gaat, kan Uber discretionair beslissen om de driver van het platform te verwijderen. In de algemene voorwaarden wordt over deactivatie het volgende bepaald:

*“Uber retains the right to, at any time in Uber’s sole discretion, deactivate or otherwise restrict Customer or any Driver from accessing or using the Driver App or the Uber Services in the event of a violation of this Agreement, a violation of a Driver Addendum, Customer’s or any Driver’s disparagement of Uber or any of its Affiliates, Customer’s or any Driver’s act or omission that causes harm to Uber’s or its Affiliates’ brand, reputation or business as determined by Uber in its sole discretion. Uber also retains the right to deactivate or otherwise restrict Customer or any Driver from accessing or using the Driver App or the Uber Services for any other reason at the sole and reasonable discretion of Uber.”*²²⁵

Uber kan dus op elk moment en voor elke willekeurige reden overgaan tot deactivatie van het platform. De bevoegdheid om over te gaan tot deactivatie zou dus eventueel vergeleken kunnen worden met het recht om te ontslaan, wat het meest duidelijke bewijs is van het uitoefenen van controle.²²⁶

²²⁴ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 130; R. REDFEARN, “Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies”, *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 7.

²²⁵ Passage uit Services Agreement, nr. 2.4, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

²²⁶ V. DE STEFANO, “The rise of the ‘just-in-time workforce’: on-demand work, crowdwork and labour protection in the ‘gig-economy’”, *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 16; R. REDFEARN, “Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies”, *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 5.

Maar ook hier moeten we opnieuw nuanceren, aangezien ook in een zelfstandige samenwerking de opdrachtgever kan beslissen om de samenwerking stop te zetten.²²⁷ Ook wanneer iemand op zelfstandige basis voor een ander werkt zijn controle en instructies mogelijk.²²⁸ We moeten steeds voorzichtig blijven met het trekken van conclusies.

123. Dat er tot deactivatie kan worden overgegaan ingevolge een ondermaatse gemiddelde rating, is toch wel vrij verregaand. Het geeft veel macht aan de gebruikers, zeker aangezien deze deactivatieprocedure quasi volledig automatisch en elektronisch verloopt. Vaak zijn de gebruikers zich bovendien niet bewust van het belang van zo'n rating.²²⁹ Zo is het bijvoorbeeld niet ondenkbaar dat er discriminatie kan optreden bij het beoordelen van een chauffeur na een rit. En zo kan men bijvoorbeeld ook niet uitsluiten dat er slechte beoordelingen worden gegeven wegens hoge ritprijzen dankzij *surge pricing* of wegens lange ritten door files. Dat zijn zaken waar een chauffeur geen invloed op heeft, maar die wel in zijn nadeel kunnen spelen wanneer ze aanleiding geven tot een negatieve beoordeling.

124. Het uitoefenen van controle is er tegenwoordig alvast een pak gemakkelijker op geworden. De controle zit nu als het ware ingebakken in de technologie. Via het GPS tracking systeem in onze smartphone kan Uber bijvoorbeeld controle uitoefenen op de gevolgde route en snelheid. Daarnaast is het ook mogelijk om je locatie gedurende een rit te delen met familie of vrienden zodat zij een oogje in het zeil kunnen houden. Ook het ratingsysteem is hier een mooie illustratie van. Voor Uber is het kinderspel geworden om alle data te monitoren.

125. Maar er vinden nog meer vormen van controle plaats. Bij de aanwerving zal Uber een *background check* uitvoeren. Zo zal worden nagegaan of de chauffeur geen strafblad heeft, of hij in het bezit is van een geldig rijbewijs en soms zal ook een *city knowledge* test en persoonlijk interview worden afgenomen.²³⁰ Naast het controleren van de betrouwbaarheid van de chauffeur, zal Uber ook controleren of de auto

²²⁷ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 130.

²²⁸ I. VANDEN POEL, A. VAN EECKHOUTTE, S. HEYNDRICKX, G. DE MAESENEIRE en E. DE KEZEL, "Inleiding – Toepassingsgebied van de Arbeidsovereenkomstenwet – Begrip, geldigheidsvoorwaarden en bewijs van de arbeidsovereenkomst", *TPR* 2014, (116) 135.

²²⁹ Lezing op Harvard Law School door Shannon Liss-Riordan over employment rights in the digital age and Uber, te bekijken op www.youtube.com/watch?v=jpsOWYzL2No.

²³⁰ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 2; R. REDFEARN, "Sharing economy misclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 2.

voldoet aan enkele minimumvereisten (zoals niet ouder zijn dan 10 jaar en in goede staat zijn)²³¹ en of die geldig verzekerd is. Deze zaken houden dus ook allemaal een vorm van controle in, maar hoeven alweer niet meteen te wijzen op een werknemersrelatie. Ze houden namelijk verband met de algemene doelstellingen van (verkeers)veiligheid, kwaliteit en betrouwbaarheid. Bovendien is Uber ook het aanspreekpunt bij klachten.²³² Alle klachten passeren langs Uber. Alweer een vorm van controle dus.

126. Tot slot moet er nog worden aangestipt dat de controle moet worden uitgeoefend door een hiërarchisch overste.²³³ Het gaat immers om de mogelijkheid om *hiërarchische* controle uit te oefenen. Het is dus nog de vraag of Uber kan worden beschouwd als hiërarchisch overste of als meerdere van de Uber chauffeurs. Ik denk wel dat we daartoe kunnen besluiten. Uber heeft alleszins veel meer onderhandelingsmacht dan haar chauffeurs. Uber kan op elk moment eenzijdig de algemene voorwaarden wijzigen.²³⁴ De drivers hebben daarentegen weinig te kiezen. Voor hen geldt het gezegde *'take it or leave it'*. Ze moeten de (gewijzigde) voorwaarden wel aanvaarden, of ze kunnen gewoon niet (meer) aan de slag voor Uber. De Uber drivers zijn in grote mate (economisch) afhankelijk van Uber.

B. Specifieke criteria²³⁵

127. De specifieke criteria zijn de volgende²³⁶:

²³¹ R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 2.

²³² R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney)?: defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 6.

²³³ W. VAN EECKHOUTTE en G. DE MAESENEIRE, "Arbeidsrelatieswet. Het bepalen van de rechtsaard van arbeidsrelaties", *NJW* 2007, 110.

²³⁴ Passage uit algemene voorwaarden: "Uber kan de voorwaarden met betrekking tot de diensten van tijd tot tijd wijzigen.", www.uber.com/nl-BE/legal/terms/nl; passage uit Services Agreement: "In order to use the Uber Services, Customer must agree to the terms and conditions that are set forth below.", www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf

²³⁵ C. VAN OLMEN en K. DEVLIOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 133-135; S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 262; C. VAN OLMEN en N. SIMON, "Le lien de subordination à l'épreuve de l'ubérisation de l'économie?", *Soc. Kron.* 2016, (273) 274 en 278.

²³⁶ Zie KB 29 oktober 2013 tot uitvoering van artikel 337/2, §3 van de programmawet van 27 december 2006 wat betreft de aard van de arbeidsrelaties die bestaan in het kader van de uitoefening van werkzaamheden die vallen onder het toepassingsgebied van het paritair subcomité voor de taxi's en van het paritair comité voor het vervoer en de logistiek, enkel voor de activiteiten van verhuur van voertuigen met chauffeur en van collectieve taxidiensten, *BS* 26 november 2013.

a) *de ontstentenis van enig financieel of economisch risico, zoals geen persoonlijke en substantiële investeringen in de onderneming met eigen middelen of geen persoonlijke en substantiële deelname in de winsten en de verliezen van de onderneming;*

De Uber chauffeur draagt geen financieel of economisch risico binnen de onderneming Uber. De enige investering die een chauffeur moet doen is het aankopen, leasen of huren van een auto. Daar komen natuurlijk ook nog de daarbij horende kosten bij voor verzekering, brandstof, onderhoud, tolgeld, enz.

Maar het is Uber die het ondernemingsrisico draagt. Zoals hiervoor reeds gezien (*supra* nr. 69) is Uber tot nog toe een verlieslatend bedrijf en is het Uber dat de verliezen draagt.

Uber verleent bovendien rechtshulp en financiële bijstand aan chauffeurs die een boete hebben gekregen wegens het verlenen van vervoersdiensten zonder dat zij over de vereiste vergunning beschikken.²³⁷ Dit criterium is dus vervuld.

b) *de ontstentenis van verantwoordelijkheid en beslissingsmacht aangaande de financiële middelen van de onderneming;*

De Uber chauffeur heeft hier inderdaad geen zeggenschap in. Dit criterium is dus vervuld.

c) *de ontstentenis van beslissingsmacht over het aankoopbeleid van de onderneming;*

De Uber chauffeur heeft ook hier geen zeggenschap in. Dit criterium is dus vervuld.

d) *de ontstentenis van beslissingsmacht over het prijsbeleid van de onderneming, behoudens wanneer de prijzen wettelijk zijn vastgelegd;*

Zoals hiervoor reeds gezien (*supra* nr. 118) legt Uber eenzijdig de prijs van een rit vast. De chauffeurs hebben hier geen enkele inspraak in, behalve dan de mogelijkheid om een lagere prijs te bedingen waarvan we gezegd hebben dat het een lege doos is. Dit criterium is dus vervuld.

e) *de ontstentenis van resultaatsverbintenis betreffende de overeengekomen arbeid;*

In principe geldt er wel een resultaatsverbintenis. Van zodra de chauffeur een rit heeft aanvaard, is hij verplicht om die af te werken. De verbintenis in hoofde van Uber daarentegen moet eerder gezien worden

²³⁷ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 11, nr. 66; C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 134.

als een middelenverbintenis, aangezien Uber er zich niet toe verbindt om werk aan te bieden (*supra* nr. 98).²³⁸ Dit criterium is dus niet vervuld.

f) *de garantie op betaling van een vaste vergoeding, ongeacht de bedrijfsresultaten of de omvang van de geleverde prestaties;*

De chauffeur ontvangt alleen een betaling per rit en niet per uur. Dit heeft dus als gevolg dat een chauffeur alleen maar meer kan verdienen door meer te rijden. Ook Uber verkrijgt haar inkomsten door deze ritten, met name door de commissie van 20 tot 25% die wordt afgehouden. Dit criterium is dus niet vervuld.

g) *het zelf geen werkgever zijn van persoonlijk en vrij aangeworven personeel of het ontbreken van de mogelijkheid om voor de uitvoering van het overeengekomen werk personeel aan te werven of zich te laten vervangen;*

Er geldt een verbod voor de chauffeur om zich te laten vervangen. De verbintenis heeft dus een *intuitu personae* karakter.²³⁹ Het is enkel de chauffeur die de *background checks* gepasseerd is, die mag rijden voor Uber. Dit is logisch, aangezien het de enige manier is om te garanderen dat rijden met Uber veilig en betrouwbaar is. Doordat men weet dat de chauffeur gescreend werd door Uber, wordt het mogelijk gemaakt om met een gerust hart in te stappen bij een 'vreemde'. Dit criterium is dus vervuld.

h) *het zich niet voordoen als een onderneming ten overstaan van andere personen of hoofdzakelijk of gewoonlijk voor één medecontractant werken;*

Er geldt geen exclusiviteit. Uber drivers mogen dus gerust voor een ander platform (zoals bijvoorbeeld Lyft) rijden en maken daar ook vaak gebruik van.²⁴⁰ Maar wanneer de chauffeur rijdt via de Uber app, doet hij dit in naam van Uber en niet in eigen naam.²⁴¹ Het is dan ook onmogelijk voor een gebruiker om te verzoeken om een bepaalde chauffeur. En ook het omgekeerde is verboden. Een chauffeur mag niet actief klanten ronselen. Er geldt namelijk een verbod om diensten te leveren los van de app.²⁴² Enkel en alleen het algoritme bepaalt dus welke chauffeur aan welke gebruiker zal worden gekoppeld. Wat de drivers wel

²³⁸ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 134.

²³⁹ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 135.

²⁴⁰ R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 7.

²⁴¹ C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 135.

²⁴² C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 130.

niet moeten doen, is het dragen van een uniform of het plaatsen van een Uber teken aan de voorruit.²⁴³ Dit criterium is dus wellicht vervuld.

i) *in ruimtes werken waarvan men niet de eigenaar of de huurder is of werken met materiaal dat ter beschikking wordt gesteld, gefinancierd of gewaarborgd door de medecontractant.*

Uber chauffeurs beschikken over hun eigen wagen, Uber zelf bezit geen auto's. De chauffeurs moeten zelf voorzien in hun materiaal en moeten dit zelf bekostigen. Dit wil zeggen dat ze ook zelf moeten instaan voor hun brandstof, onderhoud, tolged, verzekering, enz.²⁴⁴ Het enige wat Uber soms ter beschikking stelt, is een smartphone.²⁴⁵ Wanneer een driver geen smartphone heeft, kan er een gehuurd worden van Uber. Die gsm kan dan wel enkel gebruikt worden voor werkdoeleinden. Er kan dan enkel gebruik gemaakt worden van de app en van de gps. Wat Uber natuurlijk ook doet, is het ter beschikking stellen van de software in de vorm van een app. Dit criterium is dus wellicht niet vervuld.

Dat Uber chauffeurs hun eigen wagen moeten gebruiken en zelf moeten instaan voor de bijhorende kosten, hoeft echter niet noodzakelijkerwijs te wijzen op zelfstandigheid. In de Toyota Motor Sales v. Superior Court zaak (1990)²⁴⁶ werd een pizzabezorger beschouwd als werknemer van de pizzeria, ook al moest hij daarvoor zijn eigen wagen gebruiken en instaan voor de bijhorende kosten.²⁴⁷ Het is het geheel van de feiten dat zal bepalen of er sprake is van gezag.

128. De meerderheid van de specifieke criteria zijn dus vervuld (6 van de 9), waardoor er een weerlegbaar vermoeden van een arbeidsovereenkomst bestaat, maar er is zeker ruimte voor discussie. Deze meerderheid kan gerust worden weerlegd. Weerlegging kan bijvoorbeeld gebeuren op basis van de algemene criteria, die ook allemaal voor interpretatie vatbaar zijn. Ook moeten we op onze hoede zijn voor een al te wiskundige benadering. De beoordeling van de aard van de arbeidsrelatie moet *in concreto* gebeuren, zonder dat de lijst met criteria op een wiskundige manier wordt toegepast. De lijst van criteria is

²⁴³ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 3.

²⁴⁴ R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney)?: defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 6.

²⁴⁵ Services Agreement, nr. 2.7.1, www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf.

²⁴⁶ Court of Appeals California (USA) 22 mei 1990, Toyota Motor Sales v. Superior Court of Los Angeles, <https://law.justia.com/cases/california/court-of-appeal/3d/220/864.html>.

²⁴⁷ J. BOBBIE, "Text of the ruling Barbara Berwick won against Uber", *Medium* 2017, www.medium.com/@bobbie/text-of-the-ruling-barbara-berwick-won-against-uber-b42c171ed558.

slechts een geheel van aanwijzingen om de werkelijke aard van een arbeidsrelatie op een passende manier te kunnen beoordelen.²⁴⁸

129. Er zijn nog enkele zaken die we niet meteen kunnen terugbrengen onder een bepaald wettelijk criterium, maar die toch wel van belang kunnen zijn en die kunnen helpen bij de argumentatie in de ene of in de andere richting. Zo wordt de marketing en reclame door Uber gedaan en is het Uber dat kortingsacties op poten zet.²⁴⁹ De drivers hebben hier geen zeggenschap in. Uber creëert doelbewust een bepaald imago via branding en marketing. Kwaliteit, betrouwbaarheid, veiligheid, snelheid en gemak zijn maar enkele van de kenmerken waarmee Uber wil geassocieerd worden. Ook het annuleringsbeleid wordt door Uber bepaald.²⁵⁰ Het is Uber dat beslist of de driver compensatie ontvangt na een annulatie vanwege een gebruiker. Het feit dat de Uber chauffeurs de bestemming van een passagier niet kennen op het moment van het aanvaarden van een rit, kan ook een argument zijn in de richting van werknemerschap.²⁵¹ De *ratio* hierachter is voorkomen dat korte ritjes te veel zouden geweigerd worden. Wanneer een driver zelfstandig en vrij zou kunnen beslissen of hij de rit al dan niet wil uitvoeren eenmaal hij de bestemming heeft vernomen, zou dit veel meer wijzen in de richting van een zelfstandige.

3.2.5 Conclusie

130. Nu we deze bestanddelen één voor één hebben overlopen, is het duidelijk dat het moeilijk is om een uitspraak te doen over het al dan niet bestaan van een arbeidsovereenkomst. Elk bestanddeel is voor discussie vatbaar en er kan over elk bestanddeel wel iets gezegd worden in de ene of andere richting. Het al dan niet bestaan van een arbeidsovereenkomst is dus duidelijk een feitenkwestie, die een rechter *in concreto* zal moeten beoordelen. Daarbij kan elkeen tot een verschillende conclusie komen, afhankelijk van de waarde die gehecht wordt aan de verschillende criteria. En eventueel ook afhankelijk van de visie op Uber als bedrijf. Beslissen dat de drivers moeten worden gezien als werknemers, kan immers in het slechtste geval het einde van Uber betekenen. Beslissen dat de drivers moeten worden gezien als zelfstandigen, zorgt dan weer voor minder sociale bescherming. Er hangt dus wel het een en ander van af.

²⁴⁸ J. GOYVAERTS, "Aard van de arbeidsrelatie" in F. HENDRICKX en C. ENGELS (eds.), *Arbeidsrecht deel 1*, Brugge, Die Keure, 2015, (181) 200-201.

²⁴⁹ R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney)?: defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 6.

²⁵⁰ A. DE VRIES-STOTIJN, A., "De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?", *TvC* 2016, (99) 105; J. BOBBIE, "Text of the ruling Barbara Berwick won against Uber", *Medium* 2017, <https://medium.com/@bobbie/text-of-the-ruling-barbara-berwick-won-against-uber-b42c171ed558>.

²⁵¹ F. FIELD en A. FORSEY, "Sweated Labour. Uber and the 'gig economy'", 2016, www.frankfield.co.uk/upload/docs/Sweated%20Labour%20-%20Uber%20and%20the%20'gig%20economy'.pdf, 13.

131. Tot slot kunnen we ons hier misschien nog de vraag stellen of er sprake zou kunnen zijn van een arbeidsovereenkomst tussen de gebruiker en de Uber chauffeur. Er bestaat geen rechtstreekse contractuele band tussen deze twee partijen, aangezien we nog met de tussenschakel van de Uber-vervoerder zitten. Maar gezien de Uber-vervoerder en Uber chauffeur bij ons vaak één en dezelfde persoon zijn, kan dit als een fictie worden aanzien en op die manier aan de kant worden geschoven. Het is tevens ook de gebruiker die om een ritje verzoekt en die dus eigenlijk werk verschaft en daar dan ook nog eens voor betaalt. Aan de eerste drie bestanddelen lijkt dus te zijn voldaan, of kan er althans geargumenteed worden dat eraan is voldaan. Maar het zal wellicht stranden bij het vierde bestanddeel. De gebruiker bepaalt wel de bestemming en hij zal de driver na afloop van de rit ook beoordelen, maar voor het overige heeft hij niet veel te zeggen over de driver. Ik geloof niet dat de gebruiker leiding geeft en toezicht uitoefent op de driver, des te meer omdat hun onderlinge relatie steeds van korte duur is, namelijk de duur van een rit. Ook praktisch gezien lijkt het mij niet echt realistisch dat er per rit een nieuwe arbeidsovereenkomst tot stand komt met telkens een andere werkgever. Om de bovengenoemde redenen zal er wellicht eerder sprake zijn van een dienstenovereenkomst dan van een arbeidsovereenkomst.²⁵²

Bij Helpling zou dit misschien aanleiding kunnen geven tot meer discussie. Degene die een schoonmaakhulp heeft besteld, geeft namelijk instructies over wat er precies moet gebeuren, in hoeveel tijd en op welke manier dit moet worden uitgevoerd.²⁵³ Er wordt bij Helpling bovendien een keuze gemaakt op basis van de persoon van de schoonmaakhulp en er kan worden gewisseld bij ontevredenheid.

132. Onze zwakte is wellicht dat wij steeds geneigd zijn om te kijken vanuit een bilaterale relatie en dat we telkens elke relatie apart proberen te analyseren, waardoor we het grotere en complexere geheel uit het oog verliezen.²⁵⁴ Bij Uber worden we geconfronteerd met een driehoeksrelatie of meerpartijenrelatie en daar kunnen we niet goed mee overweg. Daar is ons recht niet op voorzien.

²⁵² J. PRASSL en M. RISAK, "Uber, TaskRabbit & Co: platforms as employers? Rethinking the legal analysis of crowdwork", *Comparative Labour Law and Policy Journal* 2016, www.papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2733003, 11.

²⁵³ S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 260.

²⁵⁴ J. PRASSL en M. RISAK, "Uber, TaskRabbit & Co: platforms as employers? Rethinking the legal analysis of crowdwork", *Comparative Labour Law and Policy Journal* 2016, www.papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2733003, 15.

3.3 Discussie in de buitenlandse rechtspraak

133. De Belgische rechterlijke macht heeft zich tot nog toe nog niet geconfronteerd gezien met de vraag naar het sociaal statuut van de Uber drivers. Dit valt wellicht te verklaren door drie zaken.²⁵⁵ Ten eerste is Uber bij ons nog een zeer recent fenomeen dat opereert binnen een beperkt territorium, namelijk Brussel. Omwille van het feit dat Uber nog maar enkele jaren (sinds 2014) actief is op de Belgische markt, zal het bijvoorbeeld niet zo gauw voorkomen dat een Uber driver na tientallen jaren van trouwe dienstverlening plots ontslagen wordt en naar de rechter stapt om de herkwalificatie van zijn arbeidsrelatie te vragen. Ten tweede zijn wij in ons rechtssysteem niet zo zeer vertrouwd met *class actions* waardoor een dergelijke vraag minder snel bij een rechter terecht zal komen. Ten derde is ons sociale zekerheidssysteem vrij goed ontwikkeld waardoor de kwalificatie minder grote gevolgen heeft op onze levensstandaard en we dus minder snel naar een rechter zullen stappen.

134. Tot nu toe ging het debat bij ons enkel nog maar over de oneerlijke concurrentie met de taxisector. Aangezien de rechterlijke macht zich bij ons nog niet heeft moeten uitspreken over het sociaal statuut van de Uber drivers, zullen we hier van de gelegenheid gebruik maken om een kijkje te nemen naar hoe enkele buitenlandse rechtbanken in het verleden al zijn omgegaan met deze problematiek. Het kan immers nooit kwaad om te kijken welke rechtsfiguren of testen worden gebruikt in het buitenland. Meer nog, het kan ons meer inzicht opleveren over onze eigen manier van werken en het kan dienen ter inspiratie wanneer we zelf voor een dergelijke beslissing komen te staan. We zullen helaas moeten vaststellen dat er ook in de buitenlandse rechtspraak allesbehalve eensgezindheid bestaat over het sociaal statuut van de Uber drivers.

135. Tot slot wil ik er nog op wijzen dat dit zeker geen exhaustieve bespreking is van de heersende buitenlandse rechtspraak. Het gaat om een kleine selectie van zaken die ons (hopelijk) nuttige inzichten kunnen opleveren.

3.3.1 Berwick vs. Rasier

136. In de Verenigde Staten zijn er verschillende soorten testen die kunnen worden gebruikt om iemand te kwalificeren hetzij als *employee*, hetzij als *independent contractor*.²⁵⁶ De eerste test is de *right to control*

²⁵⁵ C. VAN OLMEN en N. SIMON, "Le lien de subordination à l'épreuve de l'ubérisation de l'économie?", *Soc. Kron.* 2016, (273) 275.

²⁵⁶ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 4.

test. We gaan deze test verder bespreken aan de hand van twee gelijkaardige zaken die allebei de controle test hanteren, maar die wel leiden tot een tegenovergesteld resultaat.

137. In *Berwick v. Uber Technologies, Inc.* (2015)²⁵⁷ besliste de California Labor Commission dat Barbara Ann Berwick, eiseres en Uber driver, een *employee* was en geen *independent contractor* zoals dit nochtans werd voorgehouden door Uber. Om tot die conclusie te komen, werd gesteund op twee belangrijke Californische precedenten: de Borello zaak (1989)²⁵⁸ en de Yellow Cab (1991)²⁵⁹ zaak.

138. De Borello zaak is zeer gekend omwille van de daarin vervatte Borello '*right to control*' test. Dit is in Californië de test bij uitstek om uit te maken of iemand werknemer of zelfstandige is. Die test stelt een hele resem aan criteria voorop waarmee rekening kan worden gehouden bij het kwalificeren van een arbeidsrelatie. De doorslaggevende factor is echter of de werkgever "*all necessary control*" (alle noodzakelijke controle) heeft over de activiteit in haar geheel. Deze test sluit alvast het meest aan bij onze manier van werken, aangezien controle of gezag het doorslaggevende element is en er ook gebruik wordt gemaakt van verschillende criteria.

De Borello criteria zijn de volgende:²⁶⁰

- 1) of de dienstverlener zijn/haar diensten ook aanbiedt aan andere bedrijven;
- 2) of het werk deel uitmaakt van de reguliere business van de leidinggevende;
- 3) wie voorziet in het materiaal en de werkplaats;

²⁵⁷ Labor Commissioner of the State of California (USA) 3 juni 2015, *Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc.*, <https://digitalcommons.law.scu.edu/historical/985/>; C. VAN OLMEN en N. SIMON, "Le lien de subordination à l'épreuve de l'ubérisation de l'économie?", *Soc. Kron.* 2016, (273) 275; J. BOBBIE, "Tekst of the ruling Barbara Berwick won against Uber", *Medium* 2017, www.medium.com/@bobbie/text-of-the-ruling-barbara-berwick-won-against-uber-b42c171ed558; G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 5; A. M. STOKES, "Driving courts crazy: a look at how labor and employment laws do not coincide with ride platforms in the sharing economy", *Neb. L. Rev.* 2017, 6-7.

²⁵⁸ Supreme Court of California (USA) 23 maart 1989, *S.G. Borello & Sons, Inc. v. dept. of Industriel Relations*, <https://caselaw.findlaw.com/ca-supreme-court/1774638.html>.

²⁵⁹ Court of Appeal First District California (USA) 16 januari 1991, *Yellow Cab Cooperative v. Workers Compensation Appeals Board*, <https://caselaw.findlaw.com/ca-court-of-appeal/1775724.html>; C. VAN OLMEN en N. SIMON, "Le lien de subordination à l'épreuve de l'ubérisation de l'économie?", *Soc. Kron.* 2016, (273) 275; S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 254-255; R. REDFEARN, "Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies", *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 4.

²⁶⁰ C. VAN OLMEN en N. SIMON, "Le lien de subordination à l'épreuve de l'ubérisation de l'économie?", *Soc. Kron.* 2016, (273) 275; J. BOBBIE, "Tekst of the ruling Barbara Berwick won against Uber", *Medium* 2017, www.medium.com/@bobbie/text-of-the-ruling-barbara-berwick-won-against-uber-b42c171ed558; G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 5.

- 4) de mate van investering in het materiaal dat nodig is voor de uitoefening van het werk of het inschakelen van helpers;
- 5) of de diensten een speciale vaardigheid (*special skill*) vereisen;
- 6) of het werk gewoonlijk moet gebeuren onder de leiding van een andere persoon of door een specialist zonder toezicht;
- 7) of de winst of het verlies van de dienstverlener beïnvloed kan worden door zijn management skills;
- 8) de duurtijd waarvoor de diensten moeten worden geleverd;
- 9) of er sprake is van een permanente relatie;
- 10) of de betaling gebeurt *by time* (bv. per uur) of *by job* (bv. per rit);
- 11) of de partijen zelf van oordeel zijn dat zij een werknemer-werkgever relatie tot stand brengen.

139. Het antwoord op het tweede criterium is afhankelijk van het antwoord op de vraag welk bedrijf Uber is. Is Uber in de business van het leveren van transportdiensten, dan leveren de drivers diensten die daar integraal deel van uitmaken. Is Uber daarentegen werkzaam in de software of technologie business, dan leveren de drivers onderscheiden diensten. Volgens de California Labor Commission moet er positief worden geantwoord op dit tweede criterium. Uber's business, die volgens de Commission bestaat uit het leveren van vervoersdiensten, zou niet bestaan zonder haar drivers.²⁶¹

Op het vijfde en zevende criterium moet daarentegen negatief worden geantwoord. Er zijn geen speciale vaardigheden nodig om voor Uber te kunnen werken. Je moet met de auto kunnen rijden en een rijbewijs hebben, *that's it*. Uber chauffeurs zijn ook niet in de mogelijkheid om meer te verdienen door bijvoorbeeld te gaan onderhandelen met passagiers over de ritprijs of door personeel in te zetten. Het enige dat ze kunnen doen om meer te verdienen, is meer rijden en meer ritten uitvoeren. Dit werd ook aangehaald als argument in de Aslam-zaak. Het idee dat Uber in Londen een mozaïek is van 30.000 kleine ondernemingen, gelinkt door een gemeenschappelijk platform, is belachelijk.²⁶² Hiermee bedoelt men dat er niet echt sprake is van mini-ondernemingen, gezien de drivers hun onderneming niet kunnen laten groeien, behalve door meer uren achter het stuur door te brengen.²⁶³ Het antwoord op de andere criteria spreekt ofwel voor zich of hebben we reeds behandeld bij de Belgische criteria.

²⁶¹ "Without drivers, Uber's business would not exist."

²⁶² Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 28, nr. 90.

²⁶³ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 28, nr. 90.

140. Net zoals bij de bespreking van onze Belgische criteria wijzen de antwoorden op sommige criteria in de richting van een werknemer en andere in de richting van een zelfstandige. Maar ook hier is controle het overkoepelende en doorslaggevende element. Dat er geen gedetailleerde controle wordt uitgeoefend, betekent nog niet dat er sowieso sprake moet zijn van een zelfstandige samenwerking. Controle tot in de details is in de transportsector gewoonweg niet noodzakelijk, aangezien er geen speciale *skills* voor nodig zijn. Het volstaat dat controle wordt uitgeoefend op de activiteit in haar geheel. En dat is het geval volgens de Commission. Uber *is involved in every aspect of the operation* en oefent substantiële controle uit over de meest essentiële elementen. Op basis van bovenstaande argumenten komt men in deze zaak tot het besluit dat Barbara Ann Berwick werknemster is van Uber.

141. In de zaak Rasier, LLC v. Florida Department of Economic Opportunity (2015)²⁶⁴ daarentegen kwam men tot de tegenovergestelde conclusie. Hoewel het om een gelijkaardige zaak gaat, waar controle ook de doorslaggevende factor is en waar gelijkaardige criteria worden gehanteerd, werd in deze zaak besloten dat drivers *independent contractors* zijn.

In deze zaak hechtte men meer belang aan andere factoren en werden als het ware andere klemtonen gelegd. Zo vond men dat Uber weinig controle uitoefende over de drivers en dat de *background checks* die werden uitgevoerd en de instructies die werden gegeven slechts een *de minimis* controle uitmaakten. Niet Uber, maar de drivers hebben controle over de meest significante details van hun werk: ze gebruiken hun eigen voertuigen, ze beslissen zelf of, wanneer en waar ze werken, ze beslissen zelf of ze een ritaanvraag accepteren, ze hebben de mogelijkheid om de ervaring van de klanten te beïnvloeden door de wijze waarop ze de rit uitvoeren, ze mogen werken voor concurrerende platformen, enz. Veel belang werd hierbij ook gehecht aan de wil van de partijen zoals die werd uitgedrukt in het contract.

142. Deze twee zaken zijn een mooi voorbeeld van het feit dat er grote rechtsonzekerheid is. Twee gelijkaardige feitenkwesities die beoordeeld worden aan de hand van eenzelfde test (de *right to control* test) en gelijkaardige criteria, kunnen toch aanleiding geven tot twee tegenovergestelde conclusies. Wat hier misschien ook meespeelt en in het achterhoofd moet worden gehouden, is dat men in Californië sneller zal besluiten tot een werknemersrelatie, terwijl men in Florida eerder zal uitgaan van een zelfstandige

²⁶⁴ Department of Economic Opportunities State of Florida (USA) 30 september 2015, Rasier LLC v. Department of Economic Opportunities, <http://miamiherald.typepad.com/files/uber-final-order-12-3-15.pdf>; G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 6.

samenwerking. Elke Amerikaanse staat heeft zijn eigen arbeidsrecht en legt andere accenten. Californië staat er bijvoorbeeld voor gekend om werknemer-vriendelijk of pro-werknemer te zijn.²⁶⁵

143. De tweede test die in de Verenigde Staten wordt gebruikt om een arbeidsrelatie te beoordelen, is de *economic realities* test.²⁶⁶ Deze test probeert uit te maken of de dienstverlener werkelijk economisch afhankelijk is van zijn leidinggevende of hij daarentegen *in the business is for himself*. Met andere woorden is de dienstverlener afhankelijk van de leidinggevende om zijn kost te verdienen of is hij zelfvoorzienend in zijn behoeften en dus onafhankelijk? De test bestaat uit 6 criteria: 1) de mate van controle die wordt uitgeoefend over de dienstverlener, 2) de mogelijkheid om winst te maken (door gebruik te maken van management skills), 3) de investering van de dienstverlener (in verhouding tot de investering van de werkgever), 4) de al dan niet permanente aard van de arbeidsrelatie, 5) in hoeverre speciale skills vereist zijn om het werk uit te voeren en 6) de mate waarin het werk integraal deel uitmaakt van de activiteit of business van de werkgever.²⁶⁷ We zien hier voor een groot stuk dezelfde criteria terugkomen als bij de controle test, maar het grote verschil is dat de vraag naar controle hier bijkomend is. De criteria die worden gehanteerd bij de *economic realities* test lijken heel erg op de Belgische specifieke criteria. Deze peilen immers ook naar de mate van economische afhankelijkheid.

3.3.2 O'Connor v. Uber en Cotter v. Lyft

144. Ook uit de volgende twee Californische *class action* zaken blijkt andermaal hoe moeilijk het is om een uitspraak te doen over het sociaal statuut van de drivers. In zowel O'Connor et al. v. Uber Technologies, Inc. (2015)²⁶⁸ als in Cotter et al. v. Lyft, Inc. (2015)²⁶⁹, beiden op dezelfde dag uitgesproken, werd de zaak doorverwezen naar een jury omdat de rechtbank geen uitspraak wilde doen over het sociaal statuut. In Californië is het immers zo dat, wanneer redelijke mensen van mening kunnen verschillen over de arbeidsrelatie, het aan een jury moet worden overgelaten en niet aan de rechtbank om hierover een

²⁶⁵ R. E. ELLIOTT, "Sharing app or regulation hack(ney)?: defining Uber Technologies, Inc.", *J. Corp. L.* 2016, 6.

²⁶⁶ A. M. STOKES, "Driving courts crazy: a look at how labor and employment laws do not coincide with ride platforms in the sharing economy", *Neb. L. Rev.* 2017, 4-5 en 14-15; www.whoismyemployee.com/2017/01/10/what-is-the-economic-realities-test.

²⁶⁷ R. A. BALES en C. P. WOO, "The Uber million dollar question: are Uber drivers employees or independent contractors?", *Mercer L. Rev.* 2017, 10-11; www.patriotsoftware.com/payroll/training/blog/economic-realities-test-irs-independent-contractor-relationship.

²⁶⁸ United States District Court, Northern District of California (USA) 11 maart 2015, Douglas O'Connor et al. v. Uber Technologies, Inc., <https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1935&context=historical>.

²⁶⁹ United States District Court, Northern District of California (USA) 11 maart 2015, Cotter et al. v. Lyft Inc., <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/wsulr43&div=28&id=&page=>.

beslissing te nemen. Het beoordelen en wegen van de verschillende criteria om tot een besluit te kunnen komen is als het ware een soort feitenkwestie en wordt daarom overgelaten aan een jury.

145. Het is opmerkelijk dat expliciet wordt erkend dat aan de hand van de criteria zowel in de ene als in de andere richting kan worden geargumenteed.²⁷⁰ De volgende woorden werden gebruikt: *“The jury in this case will be handed a square peg and asked to choose between two round holes.”* Die uitdrukking wil ongeveer het volgende zeggen: iets (moeten) proberen onderbrengen in een bepaalde categorie die er eigenlijk niet in past. Met andere woorden het moeten onderbrengen van een Uber driver in een van beide statuten is geen gemakkelijke opgave. Geen van beide statuten is eigenlijk helemaal geschikt om een Uber driver in onder te brengen. In beide zaken was men het er wel over eens dat er gebruik moest worden gemaakt van de controle test. Maar ze waren het er ook over eens dat die 20^{ste}-eeuwse test achterhaald is om een 21^{ste}-eeuws probleem mee op te lossen.²⁷¹

146. De Cotter v. Lyft zaak werd uiteindelijk afgerond door een minnelijke schikking van 27 miljoen dollar. De schikking hield in dat de drivers zelfstandigen blijven, maar voorziet wel in extra bescherming. Zo ging Lyft er bijvoorbeeld mee akkoord om de mogelijkheid tot deactivatie te beperken tot een limitatief aantal gevallen.²⁷²

3.3.3 Aslam

147. We zijn reeds eerder in deze masterproef al teruggevallen op de Aslam-zaak²⁷³ uit het Verenigd Koninkrijk (*supra* nrs. 44, 79 en 83). De Aslam-zaak is dan ook een heel opmerkelijke zaak met verschillende interessante argumenten. Laat ons hier de relevante overgebleven argumenten bespreken.

148. Op basis van 12 overwegingen werd besloten dat het niet Uber is die *voor* de drivers werkt (door onder meer leads te verschaffen en betalingen te faciliteren), maar dat de enige logische interpretatie net andersom is. De overwegingen om tot dat besluit te komen zijn de volgende:

- het feit dat Uber de drivers aanwerft en interviews afneemt;

²⁷⁰ R. REDFEARN, “Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies”, *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 3.

²⁷¹ R. REDFEARN, “Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies”, *Berkeley Tech. L. J.* 2016, 4.

²⁷² www.lyftdriverlawsuit.com/faq.

²⁷³ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk; C. VAN OLMEN en N. SIMON, “Le lien de subordination à l’épreuve de l’ubérisation de l’économie?”, *Soc. Kron.* 2016, (273) 276-277.

- het feit dat Uber de belangrijkste informatie en data in handen heeft;
- het feit dat Uber verlangt van haar drivers dat ze ritten aanvaarden en niet cancellen en dat dit kan gesanctioneerd worden met deactivatie;
- het feit dat Uber de (*default*) route bepaalt die (best) wordt gevolgd;
- het feit dat Uber eenzijdig de prijszetting doet en dat de drivers geen hoger bedrag kunnen bedingen (de zogezegde vrijheid om een lagere prijs te aanvaarden is nutteloos);
- het feit dat Uber verschillende minimumvereisten oplegt (zoals welke voertuigen mogen worden gebruikt), instructies geeft over hoe het werk moet worden uitgevoerd en hier controle op uitoefent via verschillende manieren;
- het feit dat Uber de drivers onderwerpt aan een rating systeem waardoor ze de prestaties en het gedrag wel degelijk kunnen observeren en eventueel ook sanctioneren;
- het feit dat Uber in sommige gevallen korting geeft, zonder de drivers hierin te betrekken;
- het feit dat Uber instaat voor het risico op schade (bijvoorbeeld wanneer een passagier een voertuig beschadigt of vuilmaakt of in geval van fraude), terwijl dit risico eigenlijk op de driver zou moeten vallen wanneer die werkelijk zelfstandig zou zijn;
- het feit dat Uber de klachten van passagiers behandelt;
- het feit dat Uber zich het recht voorbehoudt om de algemene voorwaarden unilateraal te wijzigen.²⁷⁴

De meeste van deze overwegingen hebben we reeds in detail besproken bij de Belgische criteria.

149. Het volgende argument is een zeer opmerkelijk argument. Volgens de rechter had Uber wel degelijk de mogelijkheid om een business model uit de grond te stampen waar met zelfstandige drivers zou worden gewerkt, maar is zij hierin simpelweg gefaald.²⁷⁵

Wellicht was het oorspronkelijk plan van Uber om samen te werken met zelfstandige drivers, maar is Uber geleidelijk aan geëvolueerd naar iets anders. Doordat Uber zich meer en meer als merk begon te presenteren dat garant staat voor kwaliteit, veiligheid en betrouwbaarheid, is het waarschijnlijk geleidelijk aan meer en meer voorwaarden beginnen opleggen en instructies beginnen geven aan haar drivers. Hierdoor werd de kans dat een rechter zou oordelen dat er sprake is van gezag alleen maar groter.

²⁷⁴ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 29, nr. 92.

²⁷⁵ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 31, nr. 97.

150. De conclusie van de Aslam-zaak is dat er in het huidige model met *workers* wordt gewerkt. Een *worker* wordt als volgt gedefinieerd in section 230 of the Employment Rights Act 1996:

“Worker means an individual who has entered into or works under:

a) a contract of employment, or

b) any other contract, whether express or implied and whether oral or in writing, whereby the individual undertakes to do or perform personally any work or services for another party to the contract whose status is not by virtue of the contract that of a client or customer of any profession or business undertaking carried on by the individual.”

Het Britse *worker* statuut kennen we niet bij ons in België. Het is een soort tussencategorie tussen een werknemer en een zelfstandige. Zo kunnen *workers* toch nog genieten van bepaalde rechten zoals minimuminkomen, betaalde vakantie, maximale werktijd en bescherming tegen discriminatie. Doorgaans hebben ze wel geen recht op zwangerschaps- of ouderschapsverlof. Ze hebben ook geen recht op een minimale opzegperiode bij ontslag of op bescherming tegen een kennelijk onredelijk ontslag.²⁷⁶ Alle *employees* zijn dus tevens ook *workers*, maar niet andersom.

151. In de Aslam-zaak komen naast de vraag naar het statuut van de drivers nog twee andere interessante vragen aan bod. Ten eerste, wat moet worden beschouwd als de werktijd? Wanneer zijn de drivers nu effectief aan het werk voor Uber onder het zogenaamde *worker* contract? Van zodra ze thuis vertrekken tot wanneer ze terug thuis aankomen? Of wanneer ze passagiers vervoeren? Of wanneer ze rondrijden zonder passagier terwijl ze ingelogd zijn op de app? Er werd geoordeeld dat een driver aan het werk is wanneer hij a) ingelogd is op de app, b) zich in het territorium bevindt waarin het toegelaten is voor hem om te werken en c) ritten kan en wil aanvaarden.²⁷⁷

152. De tweede vraag die beantwoord moet worden, is wie de werkgever is, Uber BV of Uber London Ltd (ULL)? ULL was van mening dat zij het in geen geval konden zijn, gezien er geen contractuele band bestaat tussen hen en de drivers. De *Services Agreement* wordt namelijk gesloten tussen de Uber-

²⁷⁶ X, “De derde weg is die van freelancer”, *De Morgen* 2017, www.demorgen.be/plus/de-derde-weg-is-die-van-de-freelancer-b-1508456400921/; www.gov.uk/employment-status/worker.

²⁷⁷ Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, *Aslam, Farrar and others/Uber BV*, www.judiciary.gov.uk, nr. 86, 100 en 122.

vervoerder en Uber BV. Maar de rechtbank oordeelde daar anders over. ULL is wel degelijk de werkgever, want het is ULL dat rekruteert, instructies geeft, controleert, sanctioneert en indien nodig ook 'ontslaat'.²⁷⁸

3.3.4 Uber South Africa

153. De Aslam-zaak brengt ons naadloos bij een Zuid-Afrikaanse zaak die wel erg veel gelijkenissen vertoont met de Aslam-zaak. Enkele werknemersorganisaties en individuele Uber drivers stapten naar de Commission for Conciliation, Mediation and Arbitration omwille van enkele deactivaties vanwege Uber South Africa die werden beschouwd als willekeurige ontslagen.²⁷⁹ Hiervoor moet eerst worden uitgemaakt of Uber drivers werknemers zijn van Uber South Africa in de zin van section 213 van de Labour Relations Act 1995:

“Section 213 of the Labour Relations Act defines an employee as:

- a) any person, excluding an independent contractor, who works for another person or for the State and who receives, or is entitled to receive, any remuneration; and*
- b) any other person who in any manner assists in carrying on or conducting the business of an employer.”*

154. De volgende elementen worden aangehaald om aan te tonen dat de drivers werknemers zijn. Vooreerst het feit dat de drivers hun diensten leveren op persoonlijke basis. Enkel de door Uber aangeworven en gecontroleerde drivers mogen hun diensten aanbieden, ze kunnen zich niet laten vervangen. De relatie tussen Uber en haar drivers is dus *intuitu personae*.²⁸⁰ Ten tweede het feit dat de relatie van onbepaalde duur is.²⁸¹ Ten derde het feit dat de drivers onderworpen zijn aan de controle van Uber. Uber oefent controle uit op de wijze waarop het werk moet worden uitgevoerd en kan bovendien overgaan tot schorsing of deactivatie wanneer niet voldoende wordt voldaan aan de door Uber opgelegde vereisten.²⁸² Het vierde argument lijkt rechtstreeks geïnspireerd te zijn op de Aslam-zaak. Dat er per rit een nieuwe overeenkomst tot stand komt tussen een driver en een *rider* is een fictie en weerspiegelt niet de werkelijke relatie tussen de partijen.²⁸³ De *rider* kan niet om een specifieke chauffeur verzoeken en

²⁷⁸ *“It recruits, instructs, controls, disciplines and, where it sees fit, dismisses drivers”*; Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 31, nr. 98.

²⁷⁹ Ruling of the Commission for Conciliation, Mediation and Arbitration (CCMA) (SA) 7 juli 2017, WECT12537-16, Uber South Africa Technological Services (Pty) Ltd v. NUPSAW and others, www.saflii.org/za/cases/ZACCMA/2017/1.html.

²⁸⁰ *Ibid.*, 10, nr. 43.

²⁸¹ *Ibid.*, 10, nr. 44.

²⁸² *Ibid.*, 10, nr. 45 en 46.

²⁸³ *Ibid.*, 10, 47.

omgekeerd mag een chauffeur ook geen contact opnemen met een *rider* buiten de app om. De driver heeft bovendien geen inspraak in de prijs en is niet op de hoogte van de bestemming. Al deze factoren wijzen erop dat de chauffeur in geen geval zelfstandig een transportonderneming uitbaat. Uber drivers zijn economisch afhankelijk van Uber, dat veel machtiger is dan de individuele drivers.²⁸⁴ Het vijfde en laatste argument lijkt dan weer geïnspireerd te zijn op de Berwick zaak. De drivers maken deel uit van de business van Uber en deze business is het aanbieden van ritten, want daarvoor heeft Uber een wereldwijde reputatie.²⁸⁵ De passagiers willen ritten, geen technologie. En laat het nu net de drivers zijn die instaan voor die ritten, het meest essentiële gedeelte van Uber's activiteit.²⁸⁶ Op basis van bovenstaande elementen komt de CCMA tot de conclusie dat de Uber drivers werknemers zijn.

155. Net zoals in de Aslam-zaak rest er ons ook nog de vraag wie nu effectief de werkgever is van de drivers, Uber South Africa of Uber BV? Het antwoord op de vraag is Uber South Africa. Het is namelijk Uber South Africa die de drivers effectief aanwerft en controleert, terwijl Uber BV zich louter bezighoudt met de contracten, met het verschaffen van technologie (de app) en met het ontvangen en doorstorten van geld.²⁸⁷ De drivers komen eigenlijk enkel in aanraking met Uber South Africa.

156. De gelijkenissen met de Aslam zaak zijn toch wel opvallend. Het is denk ik duidelijk dat de Zuid-Afrikaanse commissioner de Aslam-zaak heeft gelezen en hier haar inspiratie heeft uitgehaald.

157. De rulings van de CCMA zijn echter voor herziening (*review*) vatbaar door de Labour Court of South Africa, Cape Town.²⁸⁸ Dit is dan ook wat er gebeurde. De rechter beschouwde het als zijn taak om louter te oordelen of de Uber drivers in Zuid-Afrika werknemers zijn van Uber South Africa. Er werd geoordeeld dat aangezien er geen contractuele band bestaat tussen Uber South Africa en de drivers, maar enkel met Uber BV, er bijgevolg ook geen werknemersrelatie kan bestaan tussen hen.²⁸⁹ En omdat Uber BV geen partij is in deze zaak, vindt de rechter het niet noodzakelijk om na te gaan of die contracten wel de realiteit

²⁸⁴ Ruling of the Commission for Conciliation, Mediation and Arbitration (CCMA) (SA) 7 juli 2017, WECT12537-16, Uber South Africa Technological Services (Pty) Ltd v. NUPSAW and others, www.saflii.org/za/cases/ZACCMA/2017/1.html, 10, nr. 48.

²⁸⁵ Ibid., 9, nr. 37.

²⁸⁶ Ibid., 10, nr. 49.

²⁸⁷ Ibid., 11, nr. 50.

²⁸⁸ Labour Court of South Africa, Cape Town 12 januari 2018, C449/17, Uber South Africa Technology Services (Pty) Ltd v. NUPSAW and others, www.saflii.org/za/cases/ZALCCT/2018/1.pdf.

²⁸⁹ Ibid., 28, nr. 72 en 73.

weerspiegelen.²⁹⁰ Mocht Uber BV wel partij zijn geweest in deze zaak, zou de beslissing er wellicht helemaal anders hebben uitgezien. Mocht de commissioner een onderscheid hebben gemaakt tussen Uber South Africa en Uber BV, zou ze volgens de rechter tot dezelfde conclusie zijn gekomen, namelijk dat de Uber drivers geen werknemers zijn van Uber South Africa.²⁹¹ Of de drivers al dan niet werknemers zijn van Uber BV laat de rechter in het midden. Die vraag zal moeten worden beantwoord op een andere dag, want dat was niet de vraag die nu aan de orde is.²⁹²

Ik vind dit nogal een teleurstellende uitspraak, omdat ik vind dat de rechter er zich wel heel gemakkelijk vanaf maakt. Er wordt de commissioner verweten dat zij geen onderscheid heeft gemaakt tussen Uber South Africa en Uber BV en dat zij deze twee afzonderlijke juridische entiteiten met elkaar heeft verward. Het klopt dat ze bij haar argumenten voor het feit dat de drivers werknemers waren, louter 'Uber' gebruikte. Maar bij haar onderzoek naar wie precies de werkgever was, maakte ze toch wel duidelijk een onderscheid tussen Uber BV en Uber South Africa. Ik kan mij dus niet helemaal vinden in deze uitspraak.

158. Nu we enkele buitenlandse rechtszaken hebben besproken, is het des te meer duidelijk dat steeds dezelfde elementen naar voren komen waarmee rekening wordt gehouden bij het beoordelen van de arbeidsrelatie van de drivers. Ook is gebleken dat er allesbehalve eensgezindheid bestaat over de conclusie. Bij Berwick en Rasier, twee gelijkaardige zaken die beiden gebruik maken van de controle test, kwam men tot een tegenovergestelde conclusie. Bij O'Connor v. Uber en Cotter v. Lyft wilde de rechtbank geen uitspraak doen en werd de beslissing overgelaten aan een jury. En bij Uber South Africa besliste men in eerste instantie dat de drivers werknemers waren, maar werd dit in tweede instantie overruled. De Aslam uitspraak hield daarentegen wel stand in hoger beroep.²⁹³

²⁹⁰ Labour Court of South Africa, Cape Town 12 januari 2018, C449/17, Uber South Africa Technology Services (Pty) Ltd v. NUPSAW and others, www.saflii.org/za/cases/ZALCCT/2018/1.pdf, 31, nr. 82.

²⁹¹ Ibid., 37, nr. 97 en 98.

²⁹² Ibid., 37-38, nr. 98.

²⁹³ Employment Appeal Tribunal (UK) 10 november 2017, Uber BV v. Aslam, www.gov.uk/employment-appeal-tribunal-decisions/uber-b-v-and-others-v-mr-y-aslam-and-others-ukeat-0056-17-da.

3.4 Mogelijke oplossingen naar de toekomst toe

159. Door de komst van de *gig-economy*, of ook wel klusjeseconomie genoemd, die bestaat uit *crowdwork* en *on-demand work*²⁹⁴, zijn de arbeidsrelaties er fundamenteel anders beginnen uitzien. Wat opvalt is dat de grens tussen werknemer en zelfstandige steeds vager en onduidelijker wordt.²⁹⁵ Het klassieke arbeidsmodel komt meer en meer onder druk te staan ten voordele van nieuwe arbeidsvormen. Er wordt steeds meer tijdelijk en deeltijds gewerkt en meerdere mensen hebben meerdere banen.²⁹⁶ De tijd dat iemand heel zijn leven *full time* werkt voor één werkgever is grotendeels voorbij. Deze evolutie is al langer dan vandaag aan de gang²⁹⁷, maar wordt door de komst van de deelplatformen – die als paddenstoelen uit de grond schieten – nog eens extra in de verf gezet. Het is een feit dat het recht zich vroeg of laat zal moeten aanpassen aan het gewijzigde werkveld.

160. We hebben zopas (*supra* 3.2) aan den lijve mogen ondervinden dat we er met de huidige criteria niet of toch zeer moeilijk aan uit geraken. Er valt wat te zeggen voor beide statuten. Naargelang de gewenste uitkomst vooraf, is het mogelijk om in de ene of andere richting te argumenteren.²⁹⁸ Naargelang de bril waarmee iemand kijkt, zal die persoon tot een ander besluit komen. De ene zal meer belang hechten aan een bepaald criterium, terwijl de andere net meer belang zal hechten aan een ander criterium. In een gelijkaardige zaak is het dus perfect mogelijk dat de ene rechter zou beslissen dat het om werknemers gaat, terwijl een andere rechter net zou beslissen dat het om zelfstandigen gaat.²⁹⁹ Een mooi voorbeeld hiervan waren de Berwick en Rasier zaken. Op dit moment is er dus enorme rechtsonzekerheid en inconsistentie.

²⁹⁴ V. DE STEFANO, "The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy", *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 1-3.

²⁹⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 2.

²⁹⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 12.

²⁹⁷ M. RIGAUX, "Flexibilisering en deregulering, oorzaken van een toenemend precair karakter van de individuele arbeidsrelatie" in P. HUMBLET (ed.), *Flexibele arbeid*, Antwerpen, Kluwer, 1991, 176-177: Reeds in de jaren '90 vond men dat de vraag naar flexibilisering aanleiding gaf tot meer vormen van preciaire tewerkstelling, zoals tijdelijke arbeid, uitzendarbeid, deeltijdse arbeid en oproepcontracten.

²⁹⁸ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 10.

²⁹⁹ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 6.

161. Hoe zouden we dit nu kunnen oplossen? Een wonderoplossing bestaat er natuurlijk niet, maar we overlopen toch enkele mogelijke opties.

162. Een eerste mogelijkheid is dat we de bestaande criteria zouden kunnen aanpassen, vermoderniseren en vereenvoudigen of dat we bijkomende criteria zouden kunnen ontwikkelen, bijvoorbeeld specifiek voor de deeleconomie.³⁰⁰ Dan zouden we een lijst van specifieke criteria kunnen hebben specifiek voor de deeleconomie, zoals we die nu hebben voor de transportsector.

163. Een andere vaak geopperde mogelijkheid is het creëren van een derde categorie, meer bepaald een tussencategorie of hybride statuut, zoals het ‘workers’ statuut in het Verenigd Koninkrijk (*supra* nr. 150). Aan deze categorie zou dan toch nog een bepaalde, hetzij beperkte vorm van sociale bescherming worden toegekend.

In Canada en Duitsland kennen ze bijvoorbeeld de figuur van de ‘afhankelijke dienstverlener’.³⁰¹ Deze categorie onderscheidt zich van de klassieke dienstverlener door de grote economische afhankelijkheid ten opzichte van de opdrachtgever. In Canada moet de dienstverlener minstens 80% van zijn inkomen van dezelfde opdrachtgever ontvangen om onder dit statuut te vallen, in Duitsland moet dit minstens 50% zijn.³⁰² Om van deze categorie gebruik te kunnen maken in de deeleconomie, zal wellicht nog moeten gespeeld worden met de drempel, gezien drivers vaak voor meerdere opdrachtgevers werken.

Een ander concreet voorstel van zo’n tussencategorie is de ‘independent worker’.³⁰³ Die categorie zou onder meer het recht krijgen om zich aan te sluiten bij een vakbond, zodat ze in staat zullen zijn om collectief te onderhandelen over de algemene voorwaarden waaraan ze worden onderworpen. Ze zouden ook genieten van bescherming tegen discriminatie. Maar ze zouden bijvoorbeeld wel geen recht hebben op een

³⁰⁰ S. NERINCKX, “Arbeid in de deeleconomie”, *Juristenkrant* 2016, 16.

³⁰¹ In Duitsland noemt men deze categorie een ‘employee-like’ person.

³⁰² C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 150; B. SACHS, “A new category of worker for the on-demand-economy?”, *On Labor* 2015, www.onlabor.org/a-new-category-of-worker-for-the-on-demand-economy/.

³⁰³ S. HARRIS EN A. KRUEGER, “A proposal for modernizing labor laws for twenty-first-century work: the ‘independent worker’”, *the Hamilton Project* 2015, www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/modernizing_labor_laws_for_twenty_first_century_work_policy_brief.pdf; S. NERINCKX, “The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy”, *Era Forum* 2016, (245) 264.

minimumloon, op betaalde overuren of op een werkloosheidsuitkering. Ergens is dit logisch, aangezien er geen minimum arbeidsduur is en aangezien ze zelf kunnen beslissen wanneer en hoeveel ze werken.³⁰⁴

164. De ‘*independent worker*’ of de ‘*dependent contractor*’, het beste van twee werelden? Misschien. Het voordeel is dat we er op die manier voor zorgen dat alle ‘werkers’ een bepaald minimum aan sociale bescherming ontvangen. En dat we een bestaande grijze zone wettelijk maken. Maar tegelijkertijd valt niet uit te sluiten dat personen die nu onder het werknemersstatuut vallen, in deze tussencategorie zullen ondergebracht worden en zullen moeten inboeten op hun reeds bestaande sociale bescherming. En daarmee riskeren we ook dat we de kwalificatie alleen nog maar complexer maken dan ze nu al is.³⁰⁵ Het hek zou al helemaal van de dam zijn wanneer deze categorie alleen zou gelden voor de deeleconomie.³⁰⁶

165. We kunnen dus verschillende dingen doen.³⁰⁷ Het eerste wat we kunnen doen is simpelweg niets doen. Dan moeten we krampachtig de bestaande regelgeving proberen toe te passen op de deelplatformen. Het tweede wat we kunnen doen is de bestaande regelgeving aanpassen, ofwel in zijn totaliteit voor iedereen, ofwel specifieke regels uitwerken voor de deeleconomie. Of we zouden een nieuwe tussencategorie kunnen creëren, waardoor er toch een bepaald minimum aan sociale bescherming kan worden verleend.

166. De sociale partners in België raden aan om geen nieuw statuut te creëren, maar om na te denken over de wijze waarop de huidige statuten aan de deeleconomie kunnen worden aangepast.³⁰⁸

³⁰⁴ V. DE STEFANO, “The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”, *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 8; S. NERINCKX, “The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy”, *Era Forum* 2016, (245) 264.

³⁰⁵ V. DE STEFANO, “The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”, *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 19.

³⁰⁶ V. DE STEFANO, “The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”, *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 21.

³⁰⁷ S. GARBEN, “Protecting workers in the online platform economy: an overview of regulatory and policy developments in the EU”, *European Agency for Safety and Health at Work (EU-OHSA)* 2017, 19-23.

³⁰⁸ NATIONALE ARBEIDSRAAD en CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, *Diagnose van de sociale partners over digitalisering en deeleconomie – Uitvoering van het Interprofessioneel Akkoord 2017-2018*, 4 oktober 2017, rapport nr. 107, www.cnt-nar.be/RAPPORT/rapport-107-NL.pdf, 63.

167. Werkgeversorganisatie Voka daarentegen pleit voor een derde weg tussen het statuut van werknemer en zelfstandige en wil dat er een apart statuut komt voor freelancers.³⁰⁹ Unizo definieert een freelancer als “een ondernemer zonder personeel die hoofdzakelijk in een B2B context diensten verleent en dit op basis van tijdelijke contracten, opdrachten of projecten.”³¹⁰ Belangrijk om te weten is dat een freelancer dus niet in vast dienstverband werkt, maar wel op projectbasis. Er mag ook geen gezag zijn vanwege de opdrachtgever. Vaak zal een freelancer actief zijn voor verschillende opdrachtgevers. Men kan freelancer zijn via een vennootschap of als zelfstandige, in hoofd- of bijberoep. De figuur van freelancer sluit dus goed aan bij wat Uber voor ogen heeft voor haar drivers.

168. Een ander mogelijk interessant concept is dat van de flexi-job. De federatie van taxibedrijven pleitte begin 2016 al voor de invoering van flexi-jobs in de taxisector.³¹¹ Voorlopig werd dit systeem nog voorbehouden aan de horecasector en bepaalt het federale regeerakkoord dat het systeem eerst naar de bouw en kleinhandel uitgebreid kan worden.³¹² Een tewerkstelling in het kader van een flexi-job is echter enkel mogelijk wanneer de betrokken werknemer bij één of meerdere andere werkgever(s) al een tewerkstelling heeft die minimaal gelijk is aan 4/5^e van een voltijdse job.³¹³ Dit statuut zou dus enkel voor bepaalde chauffeurs een oplossing kunnen bieden, namelijk enkel voor de chauffeurs die voor Uber rijden om een centje bij te verdienen en die dit doen als bijbaantje. Voor de chauffeurs die volledig afhankelijk zijn van Uber omdat rijden voor Uber hun enige ‘job’ is, biedt dit systeem geen oplossing. Overigens is er nog een parallel met Uber. Er wordt namelijk gewerkt met een raamovereenkomst en met aparte flexi-jobarbeidsovereenkomsten. Dit doet denken aan het raamcontract en de instemmingscontracten bij Uber (*supra* nr. 88). Ook al is er een raamcontract gesloten, dan nog kan een flexi-jobwerknemer het aanbod steeds weigeren. Er is geen verplichting om het voorstel tot flexi-job te aanvaarden.³¹⁴ De flexi-jobarbeidsovereenkomst kan bovendien uitsluitend voor bepaalde tijd of voor een duidelijk omschreven werk worden gesloten.³¹⁵

³⁰⁹ X, “De derde weg is die van freelancer”, *De Morgen* 2017, www.demorgen.be/plus/de-derde-weg-is-die-van-de-freelancer-b-1508456400921.

³¹⁰ UNIZO STUDIEDIENST, Dossier ‘Freelancer Focus 2015. Onderzoek naar freelancen in Vlaanderen n.a.v. de Unizo week van de freelancer 2015’, www.unizo.be/images/res436512_9.pdf.

³¹¹ L. VANACKER en E. VANBRUSSEL, “Ook taxichauffeurs zijn gewonnen voor flexi-jobs”, *De Tijd* 2016, www.tijd.be/nieuws/archief/ook-taxichauffeurs-zijn-gewonnen-voor-flexi-jobs/9722514.html.

³¹² J. DE WORTELAER, “Flexi-jobs in de horeca: het nieuwe manna van de menukaart”, *Or.* 2017, 15.

³¹³ Ingevolge art. 4, §1 van de Wet houdende diverse bepalingen inzake sociale zaken (ook wel Wet Flexi-Jobs genoemd), *BS* 26 november 2015.

³¹⁴ J. DE WORTELAER, “Flexi-jobs in de horeca: het nieuwe manna van de menukaart”, *Or.* 2017, 21.

³¹⁵ J. DE WORTELAER, “Flexi-jobs in de horeca: het nieuwe manna van de menukaart”, *Or.* 2017, 21.

169. Waar we het nu alvast over eens kunnen zijn, is dat de huidige regelgeving zeer verouderd en achterhaald is. De bestaande regelgeving, is duidelijk niet aangepast aan deze nieuwe en innovatieve businessmodellen. Het strakke keurslijf van het huidige arbeidsrecht botst met de flexibiliteit van de deeleconomie. We moeten een hedendaags 21^{ste}-eeuws probleem oplossen met instrumenten van het begin van de 20^{ste} eeuw.³¹⁶ Het wordt denk ik hoog tijd dat de beleidsmakers wakker schieten en zich over het probleem buigen.

³¹⁶ C. VAN OLMEN en K. DEVLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 125; M. DE VOS, "Ik heb medelijden met de rechters die moeten oordelen over de nieuwe 'deeleconomie'", *Knack* 2015, www.knack.be/nieuws/belgie/ik-heb-medelijden-met-de-rechters-die-moeten-oordelen-over-de-nieuwe-deeleconomie/article-opinion-590511.html; V. DE STEFANO, "The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy", *International Labour Office* 2016, www.ilo.org, 18.

Hoofdstuk IV. Heeft de kwalificatie van Uber als bedrijf een invloed op de kwalificatie van de Uber drivers?

170. Zoals reeds vermeld bij de inleiding (*supra* nr. 6), is het nu de bedoeling om te kijken of er een verband bestaat tussen beide deelvragen. Heeft de kwalificatie van Uber als bedrijf (*supra* hoofdstuk II) een invloed op de kwalificatie van de Uber drivers (*supra* hoofdstuk III)? Of met andere woorden wat is de invloed van een platform op de kwalificatie van een arbeidsrelatie?

171. Het is opvallend dat voor beide deelvragen dezelfde argumenten in grote mate terugkomen. De argumenten die we doorheen deze masterproef tot vervelens toe hebben aangehaald, zoals bijvoorbeeld het feit dat Uber eenzijdig de prijs bepaalt, dat het eisen oplegt aan de chauffeurs en aan hun voertuigen, dat er gebruik wordt gemaakt van een ratingsysteem en dat er een mogelijkheid tot deactivatie bestaat, worden zowel gebruikt om te bepalen wat voor soort bedrijf Uber is, als om het sociaalrechtelijk statuut van de drivers te bepalen. Nochtans gaat het om twee totaal verschillende kwalificaties.

172. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de wisselwerking tussen beide kwalificaties. Volgt het ene uit het andere? Zijn ze elkaars oorzaak en gevolg? Als Uber gekwalificeerd wordt als transportbedrijf, zijn de chauffeurs dan altijd werknemers? Of omgekeerd, als de drivers gekwalificeerd worden als werknemers, is Uber dan een transportbedrijf? Als Uber gekwalificeerd wordt als technologiebedrijf, zijn de chauffeurs dan zelfstandigen? Door verschillende rechtsgeleerden wordt daar immers wel van uitgegaan.

173. Hoewel advocaat-generaal Szpunar er uitdrukkelijk op heeft gewezen dat er louter een uitspraak zou worden gedaan over de kwalificatie van Uber volgens het Europees recht en niet over het sociaal statuut van de chauffeurs³¹⁷, en dat beide discussies dus volledig los van elkaar staan, nemen verschillende auteurs toch aan dat de uitspraak van het Hof van Justitie indirect ook een invloed zal hebben op het sociaal statuut van de drivers.

³¹⁷ HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, *Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*, concl. M. SZPUNAR, www.curia.europa.eu, 10, nr. 54.

4.1 Visie van enkele rechtsgeleerden

174. Volgens Stefan Nerinckx brengt de kwalificatie van Uber als bedrijf gevolgen met zich mee voor de kwalificatie van de arbeidsrelatie van de mensen die hun diensten aanbieden aan dit platform. Uit deze kwalificatie kunnen eventueel conclusies worden getrokken over de arbeidsverhoudingen.³¹⁸ Als Uber een transportbedrijf is en niet louter een online technologisch platform, dan bestaat de mogelijkheid dat de chauffeurs te beschouwen zijn als werknemers.³¹⁹

Dit komt doordat zowel het antwoord op de vraag of er een band van ondergeschiktheid bestaat tussen het platform en de dienstverlener, als het antwoord op de vraag of het platform tevens aanbieder is van de onderliggende diensten, zal afhangen van de mate van controle of invloed die het platform uitoefent over de aanbieder van die diensten (*infra* 4.2).³²⁰ Met andere woorden zowel om te bepalen of er sprake is van gezag (het ultieme bestanddeel om een werknemer van een zelfstandige te onderscheiden), als om te bepalen wat voor soort bedrijf Uber is, wordt er gebruik gemaakt van eenzelfde factor: de mate van controle die Uber uitoefent over de dienstverlener.

Als tussenpersoon en neutrale bemiddelaar kan Uber volhouden weinig tot geen controle over de chauffeurs uit te oefenen, waardoor er dus ook minder snel zal worden aangenomen dat er een band van ondergeschiktheid bestaat. Wanneer daarentegen blijkt dat het deelplatform ook de onderliggende diensten aanbiedt, wordt het moeilijker, maar niet onmogelijk, om aan te tonen dat er geen band van ondergeschiktheid aanwezig is.³²¹

175. Ook Chris Van Olmen en Karel Devloo menen dat er een verband bestaat tussen beide. De mate waarin het deelplatform controle uitoefent op de dienstverlener, zal mee bepalen of het deelplatform de onderliggende dienst van het vervoer al dan niet aanbiedt. Maar ook het omgekeerde is waar. Wanneer

³¹⁸ S. NERINCKX, "Arbeid in de deeleconomie", *Juristenkrant* 2016, 16.

³¹⁹ X, "UberEats: op het randje van de illegaliteit", *BRUZZ* 2017, www.bruzz.be/nl/video/ubereats-op-het-randje-van-de-illegaliteit.

³²⁰ S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 259.

³²¹ S. NERINCKX, "The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy", *Era Forum* 2016, (245) 260 en 263; S. NERINCKX, "Deliveroo, Uber en sociaal statuut – beslecht?", *Expat News* 2018, (18) 18.

Uber meer is dan enkel een technologische tussenschakel, kan dit ook een invloed hebben op de kwalificatie van de arbeidsrelatie van de dienstverlener.³²²

176. Damien Gerardin is er (in tegenstelling tot het Hof van Justitie) van overtuigd dat Uber een dienst van de informatiemaatschappij uitmaakt. Volgens Gerardin bestaat het hoofdbestanddeel en doel van Uber niet in het leveren van vervoersdiensten, maar in het koppelen van chauffeurs aan passagiers.³²³ Volgens hem is Uber een software bedrijf.³²⁴ Daarmee samenhangend is hij ook van mening dat de drivers geen werknemers zijn van Uber.³²⁵

De kracht van Uber zit in de mogelijkheid om een groot aantal transacties te faciliteren, zonder daarvoor op veel personeel of middelen een beroep te moeten doen.³²⁶ Net doordat Uber geen werknemers tewerkstelt en geen eigenaar is van een immens wagenpark, kan Uber doen wat het doet. Die kracht zou volgens Gerardin worden weggenomen wanneer Uber zou worden gekwalificeerd als aanbieder van vervoersdiensten en/of als werkgever. Het lijkt erop dat deze twee standpunten³²⁷ in de ogen van Gerardin hand in hand gaan en dat het ene niet zonder het andere kan.

177. Volgens mij hangt Gerardin deze visie aan net omdat hij zo'n groot voorstander is van Uber. Want weten we niet allemaal diep vanbinnen en als we heel eerlijk zijn dat Uber transport aanbiedt, maar willen we gewoon liever de andere kwalificatie omdat we Uber zo fantastisch vinden? Omdat we willen dat onze overheid deze innovatie omarmt en een kans geeft? En weten we niet allemaal dat het gaat om werknemers, maar dan met het uniek privilege om zelf hun uren te mogen kiezen?³²⁸

³²² C. VAN OLMEN en K. DEVLLOO, "De 'Uberisatie' van het Belgisch arbeidsrecht" in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, (119) 132.

³²³ D. GERARDIN, "Online intermediation platforms and free trade principles – some reflections on the Uber preliminary ruling case", 2016, www.ssrn.com/abstract=2759379, 11.

³²⁴ *Ibid.*, 4.

³²⁵ *Ibid.*, 4 en 11.

³²⁶ *Ibid.*, 11.

³²⁷ Dat Uber een dienst van de informatiemaatschappij is en dat de drivers zelfstandigen zijn.

³²⁸ G. BROWN, "An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy", *Md. L. Rev. Endnotes* 2016, 11.

4.2 Visie van de Europese Commissie

178. Belangrijk is ook wat de Europese Commissie hierover in haar Agenda voor de Deeleconomie bepaalt:

“Of een deelplatform de onderliggende diensten ook zelf verleent, moet geval per geval worden bepaald. Hierbij kunnen verschillende feitelijke en juridische criteria een rol spelen.

De mate van controle over of de invloed op de aanbieder van dergelijke diensten zal over het algemeen doorslaggevend zijn. Dit kan met name worden bepaald aan de hand van de volgende kerncriteria:

- Prijs: bepaalt het deelplatform de prijs die de gebruiker als afnemer van de onderliggende dienst uiteindelijk betaalt? Indien het deelplatform alleen een prijs aanbeveelt of de aanbieder van de onderliggende diensten vrij is om de prijs die door het deelplatform is vastgesteld, te wijzigen, is dit een signaal dat er niet aan dit criterium wordt voldaan.*
- Andere belangrijke contractuele voorwaarden: stelt het deelplatform de algemene voorwaarden, anders dan de prijs, vast die de contractuele verhouding bepalen tussen de aanbieder van de onderliggende diensten en de gebruiker (bijvoorbeeld door het vaststellen van verplichte regels voor het leveren van de onderliggende dienst, met inbegrip van de verplichting om de dienst aan te bieden)?*
- Eigendom van strategische activa: bezit het deelplatform de strategische activa die worden gebruikt om de onderliggende dienst aan te bieden?*

Wanneer aan deze drie criteria wordt voldaan, zijn er sterke signalen dat het deelplatform een aanzienlijke invloed uitoefent op of controle heeft over de aanbieder van de onderliggende dienst, en dit kan er vervolgens toe leiden dat het platform wordt geacht de onderliggende dienst daadwerkelijk te leveren (en dus niet alleen diensten van de informatiemaatschappij levert).

Maar er kunnen ook andere criteria een rol spelen. Zo kan het deelplatform bijvoorbeeld uitgaven doen en alle risico's op zich nemen die te maken hebben met het verlenen van de onderliggende dienst. Er kan ook sprake zijn van een arbeidsverhouding tussen het deelplatform en de persoon die de onderliggende dienst in kwestie levert. Deze elementen kunnen erop wijzen dat het deelplatform een grote mate van controle heeft over en invloed uitoefent op het aanbieden van de onderliggende dienst.

Anderzijds is het ook mogelijk dat deelplatforms de aanbieder van de onderliggende diensten slechts helpen door bepaalde optionele activiteiten aan te bieden als aanvulling op de kerndiensten (diensten van de

informatiemaatschappij) die door het platform worden aangeboden ter bemiddeling tussen aanbieders van de onderliggende diensten en hun gebruikers (bijvoorbeeld betaalmogelijkheden, verzekeringen, dienstverlening na verkoop, enz.). Dit is op zich geen bewijs van invloed op of controle over de onderliggende dienst. Ook het aanbieden van score- of beoordelingsmechanismen voor gebruikers is op zich geen bewijs van aanzienlijke invloed of controle, daar het de gebruiker is die beoordelingen geeft en niet het deelplatform. Over het algemeen kan echter worden gesteld dat hoe meer een deelplatform de selectie van aanbieders van de onderliggende diensten en de manier waarop de onderliggende diensten worden uitgevoerd, beheerst en organiseert, bijvoorbeeld door de kwaliteit van dergelijke diensten direct te controleren en beheren, hoe duidelijker het is dat het platform zelf mogelijk als aanbieder van de onderliggende diensten moet worden beschouwd.”³²⁹

179. De mate van controle over of de invloed op de aanbieder van de diensten is dus de doorslaggevende factor om te bepalen of een deelplatform tegelijk ook aanbieder is van de onderliggende diensten. Daarvoor kunnen dan verschillende criteria worden gebruikt, zoals onder meer de prijs, andere belangrijke contractuele voorwaarden of eigendom van strategische activa. Wanneer we dit toepassen op Uber, zien we dat aan de eerste twee kerncriteria (wellicht) voldaan is, maar niet aan het derde kerncriterium. Uber bepaalt eenzijdig de prijs en legt ook de algemene voorwaarden vast, maar er is wel geen verplichting om de dienst aan te bieden. Bovendien is Uber geen eigenaar van de wagens waarmee de diensten worden aangeboden.

Ook het al dan niet aanwezig zijn van een arbeidsverhouding is zo'n criterium. Het is evenwel geen kerncriterium. Volgens de Europese Commissie is het echter slechts één van de criteria die mee in rekening kan worden gebracht. Het is dus zeker niet het doorslaggevende criterium. Hieruit kunnen we afleiden dat de Europese Commissie niet van mening is dat als er sprake is van een werknemersrelatie, het platform dan sowieso in elk geval de aanbieder is van de onderliggende diensten en *vice versa*. Ze zijn wel onderling verbonden, zeker gelet op het feit dat de factor 'controle' ook een grote rol zal spelen in de beoordeling van de arbeidsrelatie, maar ze zijn niet elkaars oorzaak en gevolg.

³²⁹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def, 6-7.

4.3 Andere platformen

180. Tot slot gaan we nog enkele andere platformen bekijken en gaan we kijken wat voor invloed deze platformen hebben op de aard van de arbeidsrelatie. Tegenwoordig kan je het zo gek niet bedenken, of er bestaat een platform voor. Zo bestaan er platformen voor klusjesmannen (Croqer³³⁰, TaskRabbit³³¹), poetsvrouwen (Helpling), artiesten (Showbird, Plugify), betaalde dates of escortes (Ohlala³³²), *dog walkers* en *dog sitters* (Borrow my doggy³³³), enz. Er bestaat tegenwoordig een Uber voor alles. Elk platform heeft echter zijn eigenheid en zal een verschillende mate van controle uitoefenen over de dienstverleners en de onderliggende diensten.

181. Helpling³³⁴ bijvoorbeeld matcht huishoudens met betrouwbare schoonmaakhulpen uit de buurt. Net zoals bij Uber gebeurt er een screening door Helpling. De identiteit wordt gecheckt, er wordt een Verklaring Omtrent Gedrag³³⁵ gevraagd en de basiskennis van het schoonmaken wordt (telefonisch) getoetst. Er wordt ook gewerkt met een ratingsysteem. De schoonmaakhulpen kunnen vrij beslissen of ze een opdracht al dan niet aannemen en kunnen sinds februari 2018 zelf hun prijs bepalen. Er is wel een onder- en een bovengrens waar ze zich aan moeten houden. En voor eenmalige boekingen moet er een hogere prijs worden gevraagd dan voor regelmatige boekingen. De commissie die wordt afgehouden is variabel, zo wordt er ook een hogere commissie afgehouden bij een eenmalige boeking. Volgens de algemene voorwaarden komt er een rechtstreekse dienstverleningsovereenkomst tot stand tussen de klant en de schoonmaakhulp.³³⁶ Over de relatie tussen Helpling en de dienstverlener wordt er daarentegen met geen woord gerept, of althans niet in het voor publiek toegankelijke gedeelte van de site. Het grootste verschil met Uber is wellicht dat de schoonmaakhulpen zelf hun prijs mogen bepalen en dat de huishoudens vrij zijn in de keuze van hun schoonmaakhulp, terwijl je bij Uber niet kan kiezen voor een specifieke chauffeur. Helpling laat een groter deel van de controle over aan de gebruiker (*supra* nr. 131), er is als het ware meer een verdeling van controle tussen het platform en de gebruiker dan bij Uber het geval is.

³³⁰ www.croqer.com.

³³¹ www.taskrabbit.com.

³³² www.ohlala.com/en.

³³³ www.borrowmydoggy.com.

³³⁴ www.helpling.nl.

³³⁵ De Nederlandse tegenhanger van ons 'bewijs voor goed gedrag en zeden'.

³³⁶ www.helpling.nl/algemenevoorwaarden; passage uit de algemene voorwaarden: *"De overeenkomst inzake de schoonmaakdiensten wordt rechtstreeks door de KLANT gesloten met de betreffende door de KLANT geboekte DIENSTVERLENER in het kader van de Regeling Dienstverlening aan Huis. HELPLING is in de overeenkomst voor de schoonmaakdiensten tussen de KLANT en de DIENSTVERLENER geen partij en treedt slechts op als facilitator voor opdrachten van de KLANT."*

182. Websites zoals Showbird³³⁷ en Plugify³³⁸ zijn online boekingsplatformen voor entertainment. Artiesten bieden hun acts aan op het platform en klanten kunnen rechtstreeks contact opnemen met de artiest om een boeking te doen. Vraag en aanbod worden 1-op-1 bij elkaar gebracht. Er is hier dus meer sprake van een echte marktplaats dan bij Uber het geval is. Bij Uber kunnen de chauffeurs en passagiers niet echt met elkaar in contact treden, laat staan dat ze zouden kunnen onderhandelen. De artiesten bepalen bovendien volledig zelf hun prijs. De boekings-fee van Showbird bedraagt 10% per transactie en de commissie van Plugify bedraagt 15% per optreden, met een maximum van 300 euro. Showbird en Plugify maken beiden gebruik van een modelovereenkomst tussen klant en artiest.³³⁹ Maar ook hier wordt er weer in alle talen gezwegen over de relatie tussen het platform en de artiest. Waar we het denk ik wel over eens kunnen zijn, is dat dit soort platformen veel meer vrijheid laat aan de dienstverleners. De mate van controle over of invloed op de dienstverleners en de onderliggende diensten is veel minder groot dan bij Uber het geval is, waardoor dergelijke platformen veel meer als bemiddelaar tussen vraag en aanbod en als facilitator zullen worden gezien en tegelijk veel minder snel als werkgever zullen worden aangemerkt.

183. Een interessante zaak inzake een platform voor lapdancers, is de zaak Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants Ltd (2012)³⁴⁰. Meteen moet hierbij wel worden vermeld dat het niet gaat om een online platform. Maar omdat er toch enkele parallellen met Uber zijn, gaan we de zaak bespreken.

Nadine Quashie, werkzaam als lapdancer bij twee clubs in Londen, stapte naar de rechter omdat ze meende werkneemster te zijn. Nochtans stond er in de overeenkomst met de club uitdrukkelijk vermeld dat de danseres een *independent contractor* was, die louter zou worden betaald door het cliënteel.³⁴¹ De club biedt haar als het ware een forum of 'platform' aan waar ze mag 'performen' in ruil voor betaling van de cliënten van de club.³⁴² Maar er is meer, de danseres moet een deel van haar inkomsten afstaan aan de club voor het gebruik van dat forum. De club vraagt namelijk een commissie van 20 of 25% (afhankelijk van de hoogte

³³⁷ www.showbird.com/nl.

³³⁸ www.plugify.nl.

³³⁹ www.showbird.com/nl/organisatie/algemene-voorwaarden;
www.plugify.nl/ondersteuning/standaardovereenkomst.

³⁴⁰ Court of Appeal (UK) 21 december 2012, Case No: 2012 EWCA Civ 1735, Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants, www.employmentcasesupdate.co.uk/site.aspx?i=ed15218.

³⁴¹ *Ibid.*, nr. 23.

³⁴² *Ibid.*, nr. 25.

van het verdiende bedrag) en een vast bedrag (de *house fee* genoemd) van 65 pond per avond.³⁴³ Het is dus goed mogelijk dat er op een avond geen inkomsten meer overschieten of zelfs dat er verlies wordt gemaakt.

Net zoals in *Khan v. Checkers Cars* (*supra* nr. 100) wordt er in deze zaak een beroep gedaan op de '*mutuality of obligation*' test. De club heeft immers geen enkele verplichting om de danseres te betalen en er wordt geen minimum vergoeding gegarandeerd. De betalingen komen louter vanwege het cliënteel. Ook aan de kant van de danseres is er geen verplichting om te (komen) werken.³⁴⁴ Maar wanneer ze zich dan toch opgeeft om te komen, moet ze zich wel aan de regels van de club houden. Bovendien geldt er geen verbod om elders te werken³⁴⁵ en moeten de danseressen in hun eigen kledij voorzien.

Omdat er geen wederkerigheid van verplichtingen bestaat, besluit de rechtbank dat de lap dancer een zelfstandige is en geen werkneemster.³⁴⁶ Ook de bedoeling van de partijen (zoals die tot uiting kwam in de overeenkomst), het feit dat de danseres het economisch risico of ondernemingsrisico draagt en het feit dat ze in haar eigen materiaal moet voorzien, zijn elementen die werden meegenomen in de beslissing.³⁴⁷

184. We zouden nu de vergelijking kunnen maken met Uber, waarbij Uber moet worden vergeleken met de club, de chauffeur met de lap dancer en de passagier met een klant van de club. Alles wat hierboven werd aangehaald, kan worden omgezet naar Uber. In de overeenkomst bedingt Uber net zoals de club dat er sprake is van een zelfstandige samenwerking en dat de chauffeurs *independent contractors* zijn. Uber biedt eveneens een forum of platform aan waar de chauffeurs hun diensten op kunnen aanbieden. De betalingen komen van de gebruikers of klanten en niet van Uber zelf. Meer nog, ook de chauffeur moet net zoals de danseres een deel van zijn inkomsten afstaan aan Uber in ruil voor het gebruik van het platform. Uber ontvangt net zoals de club een commissie. Bovendien is Uber niet verplicht om werk aan te bieden en om loon te betalen en zijn de chauffeurs aan de andere kant ook niet verplicht om voor Uber te werken. Tot slot mag er gerust gewerkt worden voor de concurrentie en moeten de chauffeurs net zoals de danseressen ook zelf in hun materiaal voorzien. Er zijn dus veel parallellen te vinden tussen beide driehoeksrelaties.

³⁴³ Court of Appeal (UK) 21 december 2012, Case No: 2012 EWCA Civ 1735, *Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants*, www.employmentcasesupdate.co.uk/site.aspx?i=ed15218, nr. 19.

³⁴⁴ *Ibid.*, nr. 28.

³⁴⁵ *Ibid.*, nr. 17.

³⁴⁶ *Ibid.*, nr. 28.

³⁴⁷ *Ibid.*, nr. 28.

185. Tot slot bespreken we nog een laatste driehoeksrelatie, dit keer in de golfwereld. Ook hier moet erop worden gewezen dat het niet gaat om een online platform. Het gaat om de Cheng Yuen v. Royal Hong Kong Golf Club zaak (1997)³⁴⁸. De drie partijen zijn de golfclub, de caddie (dit is de persoon die een golfer assisteert bij het golfen) en de golfer. De golfclub stelt als het ware een forum of platform ter beschikking aan de caddies waar ze hun diensten kunnen aanbieden aan de klanten van de golfclub. Het is de golfer die instaat voor de betaling van de caddie, maar het is *in casu* wel de club die de bedragen int en vervolgens doorstort naar de desbetreffende caddie. De golfclub treedt hier volgens de rechter op als agent. Een belangrijk verschil met Uber is echter dat de golfclub hierop geen winst maakt, aangezien het geen commissie afhoudt. Net zoals in de Khan v. Checkers Car en Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants zaken, is er vanwege de golfclub geen verplichting om werk te verschaffen en loon te betalen en is er geen garantie op werk. Ook aan de kant van de caddie is er geen verplichting om te werken. Het is wel zo dat wanneer de caddie effectief aan het werk is, hij zich moet kleden en gedragen volgens de regels van de club. In deze zaak werd er besloten dat de caddie geen werknemer is van de golfclub.

Ook hier kunnen we dezelfde oefening maken als daarnet (*supra* nr. 184), waarbij Uber moet worden vergeleken met de golfclub, de chauffeur met de caddie en de passagier met een klant van de golfclub.

186. Deze twee zaken zouden kunnen worden aangehaald in het voordeel van Uber. Op basis van een redenering naar analogie, zou een rechter via deze twee zaken tot de beslissing kunnen komen dat de Uber drivers zelfstandigen zijn.

³⁴⁸ The Court of Appeal (China) 7 januari 1997, Cheng Yuen v. the Royal Hong Kong Golf Club, www.legalref.judiciary.hk/lrs/common/ju/ju_frame.jsp?DIS=38870&currpage=T, zie ook Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk, 22, nr. 79 en Court of Appeal (UK) 21 december 2012, Case No: 2012 EWCA Civ 1735, Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants, www.employmentcasesupdate.co.uk/site.aspx?i=ed15218, nr. 49.

4.4 De business integration test

187. Doorheen deze masterproef zijn reeds verschillende testen aan bod gekomen die in het buitenland³⁴⁹ worden gebruikt bij het beoordelen van de aard van een arbeidsrelatie. We hadden het reeds over de *right-to-control* test (zie Berwick en Rasier), over de *economic realities* (of *economic dependence*) test en over de *mutual obligation* test (zie Khan v. Checkers Cars, Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants en Cheng Yuen v. Royal Hong Kong Golf Club). Maar er is nog een vierde en laatste test: de *business integration* test.

188. Bij deze test gaat men vooral kijken naar de mate waarin de geleverde diensten integraal deel uitmaken van de kernactiviteit van de werkgever.³⁵⁰ Een korte illustratie is hier wellicht op zijn plaats.³⁵¹ Stel, je bent eigenaar van een koffiebar. De persoon die je inschakelt om koffies te bereiden, zal wellicht worden beschouwd als jouw werknemer, aangezien zijn/haar werk beschouwd kan worden als deel van jouw hoofdactiviteit. Op een dag gaat de koffiemachine stuk. Daarvoor schakel je een klusjesman in om de machine te repareren. Deze persoon zal wellicht beschouwd worden als een zelfstandige. Zijn werk maakt immers geen deel uit van jouw kernactiviteit. De vraag die bij deze test aan de orde is, is of een bepaalde dienstverlener zodanig geïntegreerd is geraakt in de business, dat deze persoon een deel is beginnen uitmaken van deze business en niet zomaar zijn diensten verleent op losse basis.³⁵²

189. Deze test verklaart wellicht waarom men zowel in de Berwick zaak (*supra* nrs. 46 en 139), als in de Aslam-zaak (*supra* nr. 44), als in Uber South Africa (*supra* nr. 154), ook een uitspraak deed over het bedrijf Uber. Wanneer immers wordt geoordeeld dat Uber een transportbedrijf is en dus als business het leveren van vervoersdiensten heeft, dan verlenen de chauffeurs diensten die integraal deel uitmaken van de hoofdactiviteit van Uber en zullen ze wellicht sneller als werknemers worden beschouwd. Wanneer daarentegen wordt geoordeeld dat Uber een technologiebedrijf is met als kernactiviteit het matchen van vraag en aanbod, dan maken de diensten die door de chauffeurs worden geleverd geen deel uit van de

³⁴⁹ Er wordt o.a. van deze testen gebruik gemaakt in de Verenigde Staten, in het Verenigd Koninkrijk en in Zuid-Afrika.

³⁵⁰ S. GARBEN, "Protecting workers in the online platform economy: an overview of regulatory and policy developments in the EU", *European Agency for Safety and Health at Work (EU-OHSA)* 2017, 36.

³⁵¹ www.patriotsoftware.com/payroll/training/blog/economic-realities-test-irs-independent-contractor-relationship.

³⁵² www.taxation.co.uk/articles/2002/06/27/1905/status-tests.

business van Uber en zullen ze eerder als zelfstandigen worden beschouwd.³⁵³ Deze test is wellicht één van de redenen waarom Uber zichzelf naar voren schuift als technologiebedrijf en niet als transportbedrijf.

190. In ons recht kennen we geen dergelijke test of vinden we geen vergelijkbaar criterium terug. Dit is dus een mooie illustratie van het nut van rechtsvergelijking. Het toont aan dat het nuttig kan zijn om buitenlandse rechtspraak te analyseren en op die manier rechtsfiguren te ontdekken die ons het een en ander kunnen helpen verklaren.

191. We kunnen besluiten dat er op verschillende manieren sprake is van een verband tussen de kwalificatie van Uber als bedrijf en de kwalificatie van de arbeidsrelatie van de Uber drivers. Ten eerste het feit dat eenzelfde factor, namelijk de mate van controle of invloed, zal bepalen of er een band van ondergeschiktheid bestaat en of het platform ook de aanbieder is van de onderliggende diensten. Het is daarom dat het steeds dezelfde elementen zijn die opduiken als argument voor beide deelvragen.

Daarnaast is het al dan niet bestaan van een arbeidsverhouding volgens de Europese Commissie één van de criteria die mee in rekening kan worden gebracht bij het bepalen of een platform tevens ook de aanbieder is van de onderliggende diensten. En omgekeerd zal ook de kwalificatie van het platform een invloed uitoefenen op de kwalificatie van de arbeidsrelatie, in het licht van de *business integration* test.

³⁵³ R. A. BALES en C. P. WOO, "The Uber million dollar question: are Uber drivers employees or independent contractors?", *Mercer L. Rev.* 2017, 6 en 11; W. RUTHERFORD, "Fitting a square peg into a round hole: Alexander v. FedEx ground package systems & the sharing economy", *Liberty U. L. Review* 2016, 9.

Besluit

192. Aan de hand van drie deelvragen – die tegelijkertijd drie argumenten van Uber uitmaken – hebben we geprobeerd een duidelijker beeld te krijgen van Uber.

193. We hebben gezien dat het eerste argument, namelijk dat Uber *car-sharing* zou inhouden en de voertuigen louter ter beschikking zou stellen aan een beperkte Uber-*community*, weinig kans tot slagen heeft en niet zal kunnen standhouden voor een rechtbank.

194. De tweede deelvraag werd tijdens het schrijven van deze masterproef definitief beantwoord door het Hof van Justitie. Uber doet meer dan louter bemiddelen tussen vraag en aanbod, zij creëert immers zelf dat aanbod en oefent controle uit op de voorwaarden. Uber is bijgevolg een dienst op het gebied van vervoer en moet worden beschouwd als aanbieder van de onderliggende vervoersdiensten. Het gevolg daarvan is dat Uber nu onderworpen kan worden aan de sector-specifieke regelgeving. De bal ligt dus in het kamp van de lidstaten. Het valt af te wachten hoe zij hiermee zullen omgaan, maar laat ons hopen dat ze deze kans optimaal benutten en dat ze van de gelegenheid gebruik maken om de huidige regelgeving eens goed tegen het licht te houden. Hopelijk gedragen ze zich naar het voorbeeld van de Europese Commissie en zijn ze bereid om de deeleconomie te omarmen.

195. De derde deelvraag is de moeilijkste om te beantwoorden. Een sluitend antwoord op deze vraag kan (voorlopig nog) niet worden gegeven. Sommige elementen wijzen duidelijk in de richting van een werknemer, terwijl andere elementen dan weer duidelijk wijzen in de richting van een zelfstandige. De ingewikkelde constructies die Uber op poten zet om haar contractuele relaties te regelen, alsook het feit dat de verplichtingen van het verschaffen van arbeid en het betalen van loon anders worden ingevuld dan dat we gewend zijn, maken het er zeker niet makkelijker op. Om nog maar te zwijgen van de hele waslijst aan criteria die mee in rekening moeten worden gebracht om te bepalen of er al dan niet gezag aanwezig is en die allemaal voor discussie vatbaar zijn. Het is bijzonder moeilijk gebleken om het strikte kader van het arbeidsrecht te verenigen met een platform zoals Uber. Ook de buitenlandse rechtspraak heeft ons geen verhelderend antwoord kunnen geven. Er bestaat namelijk allesbehalve eensgezindheid over het statuut van de Uber drivers. Er bestaat evenmin eensgezindheid over wat er nu moet gebeuren in de toekomst. Maar dat er iets zal moeten gebeuren, staat als een paal boven water. Want met het huidige arbeidsrecht geraken we er niet aan uit.

196. Voor een antwoord op de derde deelvraag zullen we moeten wachten tot een Uber chauffeur in België naar de rechter stapt om de herkwalificatie van zijn arbeidsrelatie te vragen. Die rechter zal zich dan geconfronteerd zien met iets wat enerzijds een routine-beslissing in het arbeidsrecht lijkt te zijn, namelijk bepalen of iemand werknemer of zelfstandige is, maar zal anderzijds ook geconfronteerd worden met diverse moeilijkheden wanneer hij het bestaande rechtskader zal proberen toe te passen op Uber. Daarenboven zal die rechter zich goed bewust moeten zijn van de verdere gevolgen van zijn beslissing. In het slechtste geval kan zijn beslissing leiden tot het einde van Uber of tot een nieuwe arbeidsmarkt waar iedereen als zelfstandige ad hoc opdrachten zal verrichten zonder hiervoor veel sociale bescherming te ontvangen. Welke van deze twee scenario's nu het slechtste geval is, moet ieder voor zich uitmaken.

197. Persoonlijk ben ik een grote voorstander van Uber. Ik zou het fantastisch vinden mocht Uber echt doorbreken in Europa en zo deel beginnen uitmaken van ons dagelijks leven. Liefst zou ik willen dat Uber zo weinig mogelijk hinder hoeft te ondervinden van allerlei strikte en verouderde regelgeving. Ik zou dan ook graag geloven dat Uber een technologiebedrijf is en dat de drivers zelfstandigen zijn. Maar als ik heel eerlijk ben en Uber op een rationele manier bekijk, dan moet ik toegeven dat er toch wel iets te zeggen valt voor de tegenovergestelde visie. Het zou niet echt fair zijn als ik zou zeggen dat ik van mening ben dat de drivers zelfstandigen zijn, simpelweg omdat dat voordeliger is voor Uber en beter aansluit bij mijn visie pro Uber. Ik ben daarentegen van mening dat Uber toch wel een vrij grote mate van controle uitoefent over de chauffeurs – toch zeker eenmaal ze effectief aan het werk zijn voor Uber – en de manier waarop de ritten moeten worden uitgevoerd. De mate van controle die Uber uitoefent, werd door het Hof van Justitie op een zodanige manier beschreven dat het nu makkelijker te verdedigen is dat er een arbeidsovereenkomst bestaat.³⁵⁴ Ik vind bovendien dat Uber de touwtjes veel meer in handen heeft dan andere platformen.

198. Het wordt ongetwijfeld nog interessant om te zien hoe men in de toekomst met Uber zal omgaan. Zullen onze beleidsmakers stappen ondernemen om Uber te reguleren en zo ja, wanneer en hoe gaan ze dit doen? Wanneer zal de Belgische rechterlijke macht zich moeten buigen over de kwalificatie van de arbeidsrelatie van de Uber drivers en hoe zullen zij hierover oordelen? En hoe zal onze maatschappij omgaan met de zelfrijdende auto's die eraan zitten te komen? De vraag naar het statuut van de drivers zal dan immers een overbodige vraag worden en voor Uber zal het dan wel heel moeilijk zijn om te blijven ontkennen dat zij geen aanbieder van transportdiensten zijn.

³⁵⁴ S. GARBEN, "Protecting workers in the online platform economy: an overview of regulatory and policy developments in the EU", *European Agency for Safety and Health at Work (EU-OHSA)* 2017, 86.

Bibliografie

1. Wetgeving

- Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU), *Pb. L.* 26 oktober 2012, afl. 326, 47-390.
- Verord. Europees Parlement en Raad nr. 593/2008, 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), *Pb. L.* 4 juli 2008, afl. 177, 6-16.
- Richtl. Europees Parlement en Raad nr. 2000/31, 8 juni 2000 betreffende juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt (E-commerce richtlijn), *Pb. L.* 17 juli 2000, afl. 178, 1-16.
- Richtl. Europees Parlement en Raad nr. 2006/123, 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (Dienstenrichtlijn), *Pb. L.* 27 december 2006, afl. 376, 36-68.
- Wetboek van economisch recht, *BS* 29 maart 2013.
- Programmawet (I) van 27 december 2006 (Arbeidsrelatieswet), *BS* 28 december 2006
- Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten (Arbeidsovereenkomstenwet), *BS* 22 augustus 1978.
- Wet houdende diverse bepalingen inzake sociale zaken (Wet Flexi-Jobs), *BS* 26 november 2015.
- Wet (NL) van 6 juli 2000 houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), www.wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2018-02-17.
- Employment Rights Act (UK) 1996, www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/18/contents.
- Labour Relations Act (SA) 1995.
- Telecommunications Act (USA) 1996.
- Ord. Br. van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *BS* 1 juni 1995.
- KB nr. 38 van 27 juli 1967 houdende inrichting van het sociaal statuut der zelfstandigen, *BS* 29 juli 1967.
- KB 29 oktober 2013 tot uitvoering van artikel 337/2, §3 van de programmawet van 27 december 2006 wat betreft de aard van de arbeidsrelaties die bestaan in het kader van de uitoefening van werkzaamheden die vallen onder het toepassingsgebied van het paritair subcomité voor het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden, *BS* 26 november 2013.

- Memorie van Toelichting bij ontwerp van Programmawet (I), *Parl.St.* Kamer 2006-07, DOC 51 2773/001.

2. Rechtspraak

- HvJ 22 december 2010, nr. C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814, Yellow Cab Verkehrsbetriebs v. Landeshauptmann von Wien, www.curia.europa.eu.
- HvJ (8e k.) 27 oktober 2016, nr. C-526/15, ECLI:EU:C:2016:830, Uber Belgium BVBA/Taxi Radio Bruxellois NV, www.curia.europa.eu.
- HvJ 11 mei 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL, Concl. M. Szpunar, www.curia.europa.eu.
- HvJ 20 december 2017, nr. C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364, Asociacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL, www.curia.europa.eu.
- Cass. 9 januari 1995, AR S.94.0074.F, R.S.Z. / Sema Group N.V. en Sobemap Marketing N.V., *Arr. Cass.* 1995, 27.
- Kh. Brussel (NL) 23 september 2015, TaxiVerts/Uber, onuitg.
- Kh. Brussel (NL) 9 juni 2016, onuitg.
- Kh. Brussel (NL) 16 februari 2017, onuitg.
- Pol. Brussel 4 mei 2015, onuitg.
- College van Beroep voor het Bedrijfsleven (NL), 21 september 2017, ECLI:NL:CBB:2017:312, www.uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:CBB:2017:312.
- Employment Appeal Tribunal (UK) 16 december 2005, No. UKEAT/0208/05/DZM, Khan v. Checkers Cars Ltd., www.emplaw.co.uk/lawguide/2006031301.htm.
- Court of Appeal (UK) 21 december 2012, Case No: 2012 EWCA Civ 1735, Nadine Quashie v. Stringfellow restaurants, www.employmentcasesupdate.co.uk/site.aspx?i=ed15218.
- Employment Appeal Tribunal (UK) 10 november 2017, No. UKEAT/0056/17/DA, Uber BV v. Aslam, www.gov.uk/employment-appeal-tribunal-decisions/uber-b-v-and-others-v-mr-y-aslam-and-others-ukeat-0056-17-da.
- Employment Tribunal (UK) 28 Oktober 2016, nr. 2202551/2015, Aslam, Farrar and others/Uber BV, www.judiciary.gov.uk.
- Supreme Court of California (USA) 23 maart 1989, S.G. Borello & Sons, Inc. v. dept. of Industrial Relations, <https://caselaw.findlaw.com/ca-supreme-court/1774638.html>.

- Court of Appeals California (USA) 22 mei 1990, Toyota Motor Sales v. Superior Court of Los Angeles, <https://law.justia.com/cases/california/court-of-appeal/3d/220/864.html>.
- Court of Appeal First District California (USA) 16 januari 1991, Yellow Cab Cooperative v. Workers Compensation Appeals Board, <https://caselaw.findlaw.com/ca-court-of-appeal/1775724.html>.
- United States District Court, Northern District of California (USA) 11 maart 2015, Douglas O'Connor et al. v. Uber Technologies, Inc., <https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1935&context=historical>.
- United States District Court, Northern District of California (USA) 11 maart 2015, Cotter et al. v. Lyft Inc., <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/wsulr43&div=28&id=&page=>.
- Department of Economic Opportunities State of Florida (USA) 30 september 2015, Rasier LLC v. Department of Economic Opportunities, <http://miamiherald.typepad.com/files/uber-final-order-12-3-15.pdf>.
- Labor Commissioner of the State of California (USA) 3 juni 2015, Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, Inc., <https://digitalcommons.law.scu.edu/historical/985/>.
- Labour Court of South Africa, Cape Town 12 januari 2018, C449/17, Uber South Africa Technology Services (Pty) Ltd v. NUPSAW and others, www.saflii.org/za/cases/ZALCCT/2018/1.pdf.
- Ruling of the Commission for Conciliation, Mediation and Arbitration (CCMA) (SA) 7 juli 2017, WECT12537-16, Uber South Africa Technological Services (Pty) Ltd v. NUPSAW and others, www.saflii.org/za/cases/ZACCMA/2017/1.html.
- Court of Appeal (China) 7 januari 1997, Cheng Yuen v. the Royal Hong Kong Golf Club, www.legalref.judiciary.hk/lrs/common/ju/ju_frame.jsp?DIS=38870&currpage=T.

3. Rechtsleer

Boeken

- LASHINSKY, A., *Uber. De wilde rit. Het verhaal achter een van de meest opvallende, omstreden en marktversturende bedrijven*, Houten, Unieboek, 2017, 224 p.
- LIEMAN, R., *Uber voor alles. Hoe de on-demand economie ons leven beïnvloedt*, Amsterdam/Antwerpen, Business Contact, 2018, 270 p.
- NEVENS, K., *De arbeidsrelatie, de zelfstandige en de ondernemer*, Brugge, Die Keure, 2011, 730 p.
- VAN DE MOSSELAER, G., *Werknemer of zelfstandige? De kwalificatie van de arbeidsrelatie*, Mechelen, Kluwer, 2014, 97 p.

- VANDERSCHAEGHE, A., *Soorten arbeidsovereenkomsten*, Mechelen, Kluwer, 2005, 150 p.
- VAN EECKHOUTTE, W., *Handboek Belgisch Arbeidsrecht*, Mechelen, Kluwer, 2014, 643 p.
- VAN EECKHOUTTE, W., *Sociaal Compendium. Arbeidsrecht met fiscale notities*, Mechelen, Kluwer, 2016, 3011 p.

Bijdragen in verzamelwerken

- AERTS, P.-J., “Uber en autodelen” in STORME, M. en HELSEN, F. (eds.), *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, 217-278.
- CUYPERS, D., “De gevolgen van de herkwalficatie”, in RIGAUX, M. en VAN REGENMORTEL, A. (eds.), *Rechts(on)zekerheid omtrent (schijn)zelfstandigheid*, Antwerpen, Intersentia, 177-228.
- GOYVAERTS, J., “Aard van de arbeidsrelatie” in HENDRICKX, F. en ENGELS, C. (eds.), *Arbeidsrecht deel 1*, Brugge, Die Keure, 2015, 181-215.
- RIGAUX, M., “Flexibilisering en deregulering, oorzaken van een toenemend precair karakter van de individuele arbeidsrelatie” in HUMBLET, P. (ed.), *Flexibele arbeid*, Antwerpen, Kluwer, 1991, 171-177.
- SERROYEN, C., “Losse krachten” in HUMBLET, P. (ed.), *Flexibele arbeid*, Antwerpen, Kluwer, 1991, 73-99.
- VANDINGENEN, E., “Deeleconomie” in VANNEROM, J. (ed.), *M-commerce*, Mortsel, Intersentia, 2017, 176-212.
- VAN OLMEN, C. en DEVLOO, K., “De ‘Uberisatie’ van het Belgisch arbeidsrecht” in *Economie van de toekomst. Toekomst van de economie*, Brussel, Bruylant, 2016, 119-152.

Tijdschriftartikelen

- AERTS, P.-J., “Uber, episode IV: een nieuwe hoop”, *Juristenkrant* 2017, 4.
- AERTS, P.-J., “Uber is een transportdienst”, *Juristenkrant* 2018, 3.
- AERTS, P.-J., “Uber is taxidienst, vindt Brusselse stakingsrechter”, *Juristenkrant* 2016, 5.
- AERTS, P.-J., “Uber pop(s) and then it... stops”, *Juristenkrant* 2015, 5.
- BALES, R.A. en WOO, C.P., “The Uber million dollar question: are Uber drivers employees or independent contractors?”, *Mercer L. Rev.* 2017.
- BEDNAROWICZ, B., “Lang leve Uber: Arbeid in de gig-economie in het licht van het Europees Unierecht”, *JTT* 2018, 97-101.
- BOSSUYT, J., “Sharing is caring?”, *Juristenkrant* 2016, 11.

- BROWN, G., “An Uberdilemma: employees and independent contractors in the sharing economy”, *Md. L. Rev. Endnotes* 2016.
- CAUFFMAN, C. en SMITS, J., “The sharing economy and the law. Food for European Lawyers”, *MJ* 2016, 903-907.
- DE MASI, A., “Uber: Europe’s backseat driver for the sharing economy”, *CICLJ* 2016.
- DE RIDDER, E., “Tijd voor de sharing economy?”, *Juristenkrant* 2015, 12-13.
- DE RIDDER, E., “Uberchauffeur verliest wagen na veroordeling”, *Juristenkrant* 2015, 4
- DE VRIES-STOTIJN, A., “De status van Uber – Wie betaalt er aan het eind van de rit?”, *TvC* 2016, 99-106.
- DE WORTELAER, J., “Flexi-jobs in de horeca: het nieuwe manna van de menukaart”, *Or.* 2017, 15.
- ELLIOTT, R. E., “Sharing app or regulation hack(ney)?: defining Uber Technologies, Inc.”, *J. Corp. L.* 2016.
- GOLDFAYS, M., “Travailleurs à la demande – “Zero-hours contracts””, *Ors.* 2014, 2-17.
- HELSEN, F., “Deeleconomie: de wetgever wordt pas wakker”, *Juristenkrant* 2015, 12-13.
- LORRE, J., “Aard van de arbeidsrelatie als *deus ex machina*”, *RW* 2006, 1662-1676.
- NERINCKX, S., “Arbeid in de deeleconomie”, *Juristenkrant* 2016, 16.
- NERINCKX, S., “Deliveroo, Uber en sociaal statuut – beslecht?”, *Expat News* 2018, 18-20.
- NERINCKX, S., “The Uberization of the labour market: some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy”, *Era Forum* 2016, 245-265.
- NEYRINCK, N., “Taxis bruxellois: Uber garde un pied dans la porte” (noot onder Kh. Brussel 23 september 2015), *RDIR* 2015, 475-478.
- NOTO LA DIEGA, G., “Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations”, *REDC* 2015, 383-413.
- PODSZUN, R., WÜSTHOF, L., CONDE GALLEGO, B., MORAIS CARVALHO, J., FABBIO, P., SIK-SIMON, R. en WEJMAN, F., “Uber – a pan-European regulatory challenge”, *EuCML* 2015, 59-67.
- REDFEARN, R., “Sharing economy missclassification: employees and independent contractors in transportation network companies”, *Berkeley Tech. L. J.* 2016.
- RENDERS, D. en DE VALKENEER, D., “Arrêt “Asociacion Profesional Elite Taxi”: Uber, un service de transport freiné dans sa course?”, *JDE* 2018, 47-48.
- RENDERS, D. en DE VALKENEER, D., “Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?”, *CDPK* 2015, 482-508.

- RUTHERFORD, W., “Fitting a square peg into a round hole: Alexander v. FedEx ground package systems & the sharing economy”, *Liberty U. L. Review* 2016.
- TERRY, E., “The sharing economy in Belgium – a case for regulation?”, *EuCML* 2016, 45-51.
- SIMON, P., “Uber saisi par le droit du marché intérieur”, *R.A.E.* 2017, 521-532.
- STOKES, A. M., “Driving courts crazy: a look at how labor and employment laws do not coincide with ride platforms in the sharing economy”, *Neb. L. Rev.* 2017.
- VAN CLEYNENBREUGEL, P., “Le droit de l’Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l’ubérisation des services?”, *Rev. Dr. Ulg* 2018, 108-120.
- VANDEN POEL, I., VAN EECKHOUTTE, A., HEYNDRIKX, S., DE MAESENEIRE, G. en DE KEZEL, E., “Inleiding – Toepassingsgebied van de Arbeidsovereenkomstenwet – Begrip, geldigheidsvoorwaarden en bewijs van de arbeidsovereenkomst”, *TPR* 2014, 116-160.
- VAN EECKHOUTTE, W. en DE MAESENEIRE, G., “Arbeidsrelatieswet. Het bepalen van de rechtsaard van arbeidsrelaties”, *NJW* 2007, 98-119.
- VAN HOOGENBEMT, H., “Zelfstandigheid en schijnzelfstandigheid na de Programmawet (I) van 27 december 2006”, *Or.* 2007, 49-65.
- VAN OLMEN, C. en SIMON, N., “Le lien de subordination à l’épreuve de l’ubérisation de l’économie?”, *Soc. Kron.* 2016, 273-281.
- WOUTERS, M., “Uberisering en het arbeidsrecht. De ambiguïteit van arbeidsrelaties in de deeleconomie”, *Arbeidsrecht Journaal* 2017, 5-11.

4. Online artikelen

- AZEVEDO, F. en MACIEJEWSKI, M., “Social, economic and legal consequences of Uber and similar transportation network companies (TNCs)”, *European Parliament* 2015, [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI\(2015\)563398_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI(2015)563398_EN.pdf).
- BAUDEWIJN, T., “Uber chauffeurs zijn zelfstandigen volgens RSZ”, *Mills & Clarke Blog* 2015, www.mills-clarke.be/blog/uber-chauffeurs-zijn-zelfstandigen-volgens-rsz.
- BOBBIE, J., “Tekst of the ruling Barbara Berwick won against Uber”, *Medium* 2017, www.medium.com/@bobbie/text-of-the-ruling-barbara-berwick-won-against-uber-b42c171ed558.
- CHARLOT, C., “De deeleconomie is meer dan een modeverschijnsel”, *Gondola* 2017, www.gondola.be/nl/report/interviews/de-deeleconomie-meer-dan-een-modeverschijnsel.

- CLEEREN, E., “Bijverdienen in deeleconomie is werken in grijze zone”, *De Tijd* 2017, www.tijd.be/nieuws/archief/Bijverdienen-in-deeleconomie-is-werken-in-grijze-zone/9849441.
- DE CORT, G., “Fietskoeriers van Deliveroo zijn werknemer af”, *De Standaard* 2017, www.standaard.be/cnt/dmf20171025_03153397.
- DE CORT, G., “Op papier werk je flexibel, in de praktijk word je gestuurd”, *De Standaard* 2018, www.standaard.be/cnt/dmf20180209_03349472.
- DE LEUS, K., “Moet Uber dood?”, *VRT NWS* 2017, www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/05/16/moet_uber_dood_-koendeleus-1-2979973.
- DE STEFANO, V., “The rise of the ‘just-in-time workforce’: on-demand work, crowdwork and labour protection in the ‘gig-economy’”, *International Labour Office* 2016, www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_443267.pdf.
- DE VOS, M., “Ik heb medelijden met de rechters die moeten oordelen over de nieuwe ‘deeleconomie’”, *Knack* 2015, www.knack.be/nieuws/belgie/ik-heb-medelijden-met-de-rechters-die-moeten-oordelen-over-de-nieuwe-deeleconomie/article-opinion-590511.html.
- DUIVESTEIN, S., “Facebook is een nieuw soort platform”, *Marketingfacts* 2017, www.marketingfacts.nl/berichten/facebook-is-een-nieuw-soort-platform.
- FIELD, F. en FORSEY, A., “Sweated Labour. Uber and the ‘gig economy’”, 2016, www.frankfield.co.uk/upload/docs/Sweated%20Labour%20-%20Uber%20and%20the%20'gig%20economy'.pdf.
- GERARDIN, D., “Online intermediation platforms and free trade principles – some reflections on the Uber preliminary ruling case”, 2016, www.ssrn.com/abstract=2759379.
- GIBBS, S., “Mark Zuckerberg appears to finally admit Facebook is a media company”, *The Guardian* 2016, www.theguardian.com/technology/2016/dec/22/mark-zuckerberg-appears-to-finally-admit-facebook-is-a-media-company.
- HARRIS, S. EN KRUEGER, A., “A proposal for modernizing labor laws for twenty-first-century work: the ‘independent worker’”, *the Hamilton Project* 2015, www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/modernizing_labor_laws_for_twenty_first_century_work_policy_brief.pdf.
- JOHNSON, L., “Uber self-driving cars: everything you need to know”, *Techradar* 2018, www.techradar.com/news/uber-self-driving-cars.

- MITROFF, S., “Uber vs Lyft: 9 things to consider before your first ride”, *CNET* 2015, www.cnet.com/how-to/uber-lyft-ride-share-ride-hailing/.
- PRASSL, J. en RISAK, M., “Uber, TaskRabbit & Co: platforms as employers? Rethinking the legal analysis of crowdwork”, *Comparative Labour Law and Policy Journal* 2016, www.papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2733003.
- ROLVINK COUZY, F., “Grote tegenslag voor Uber in Europa”, *Het Financieele Dagblad* 2017, www.fd.nl/economie-politiek/1201504/uber-moet-voldoen-aan-europese-vervoersregels.
- SACHS, B., “A new category of worker for the on-demand-economy?”, *On Labor* 2015, www.onlabor.org/a-new-category-of-worker-for-the-on-demand-economy/.
- SCHRAM, B., “EU: ‘Airbnb en Uber verbieden mag niet’”, *Elsevier* 2016, www.elsevier.nl/economie/achtergrond/2016/06/eu-airbnb-en-uber-verbieden-mag-niet-312186/.
- SOETEMAN, K., “Europese Commissie ziet verbod Uber en Airbnb als ‘laatste redmiddel’”, *Tweakers* 2016, www.tweakers.net/nieuws/111939/europese-commissie-ziet-verbod-uber-en-airbnb-als-laatste-redmiddel.html.
- TANGHE, N., “Uber 20 miljard minder waard?”, *De Standaard* 2017, www.standaard.be/cnt/dmf20171128_03212197.
- TRUYTS, J., “Strengere regulering dreigt voor Uber na Europees advies”, *De Redactie* 2017, www.deredactie.be/cm/vrtnieuws/buitenland/1.2975383.
- VANACKER, L. en VANBRUSSEL, E., “Ook taxichauffeurs zijn gewonnen voor flexi-jobs”, *De Tijd* 2016, www.tijd.be/nieuws/archief/ook-taxichauffeurs-zijn-gewonnen-voor-flexi-jobs/9722514.html.
- VAN DEN ABEELE, C., “Dodelijk ongeval bij test met zelfrijdende wagen in Verenigde Staten”, *VRT NWS* 2018, www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/03/19/dodelijk-ongeval-bij-test-met-zelfrijdende-wagen-in-verenigde-st/.
- WEYTIJNS, K., “Een nieuw arbeidsstatuut, de ‘Uber-werker’?”, *Wiskeys* 2017, www.wiskeys.be/nl/juridisch/678/een-nieuw-arbeidsstatuut-de-uber-werkers.html.
- X, “Britse rechter beslist: Uber-chauffeurs zijn werknemer”, *De Morgen* 2016, www.demorgen.be/buitenland/britse-rechter-beslist-uber-chauffeurs-zijn-werknemers-bdc773b8/.
- X, “De derde weg is die van freelancer”, *De Morgen* 2017, www.demorgen.be/plus/de-derde-weg-is-die-van-de-freelancer-b-1508456400921.

- X, “Europese Commissie tegen verbod voor Uber en Airbnb”, *HLN* 2017, www.hln.be/hln/nl/942/Economie/article/detail/2722474/2016/06/02/Europese-Commissie-tegen-verbod-voor-Uber-en-Airbnb.dhtml.
- X, “How does Uber make money?”, *Unicornomy* 2016, www.unicornomy.com/how-does-uber-make-money-business-revenue-model.
- X, “How Uber works: insights into business & revenue model”, *Juggernaut* 2015, www.nextjuggernaut.com/blog/how-uber-works-business-model-revenue-uber-insights/
- X, “UberEats: op het randje van de illegaliteit”, *BRUZZ* 2017, www.bruzz.be/nl/video/ubereats-op-het-randje-van-de-illegaliteit.
- X, “Uber hits 5 billion rides milestone”, *Uber Blog* 2017, www.uber.com/en-SG/blog/uber-hits-5-billion-rides-milestone.

5. Websites

- www.uber.com/nl-BE/cities.
- www.uberestimator.com/cities.
- www.uber.com/legal/terms/gb (Terms and Conditions).
- www.uber.com/legal/terms/us/.
- www.parliament.uk/documents/commons-committees/work-and-pensions/Written_Evidence/Uber-BV-Driver-Services-Agreement-20-10-2015.pdf (Services Agreement).
- www.uber.com/nl-BE/legal/terms/nl/ (Algemene Voorwaarden).
- www.en.wikipedia.org/wiki/Share_taxi#Jitney.
- www.ted.com/talks/travis_kalanick_uber_s_plan_to_get_more_people_into_fewer_cars?language=nl (Ted Talk 2016 “Uber’s plan to get more people into fewer cars”).
- www.youtube.com/watch?v=jpsOWYzL2No (Lezing op Harvard Law School door Shannon Liss-Riordan over employment rights in the digital age and Uber).
- www.trendstop.knack.be/nl/detail/501967674/uber-belgium.aspx.
- www.en.wikipedia.org/wiki/Uber.
- www.smartbe.be/nl.
- www.helpling.nl.
- www.nl.blablacar.be.
- www.couchsurfing.com.

- www.lyft.com.
- www.airbnb.be.
- www.croqker.com.
- www.taskrabbit.com.
- www.ohlala.com/en.
- www.borrowmydoggy.com.
- www.deliveroo.be/nl-be.
- www.helping.nl/algemenevoorwaarden.
- www.showbird.com/nl.
- www.pluginify.nl.
- www.showbird.com/nl/organisatie/algemene-voorwaarden.
- www.pluginify.nl/ondersteuning/standaardovereenkomst.
- www.e-cab.com/nl/brussel.
- www.xerius.be/zelfstandigen/start-eigen-zaak/zelfstandige-versus-werknemer.
- www.en.wikipedia.org/wiki/The_lady_doth_protest_too_much,_methinks.
- www.mdc-media.nl/kennis/wat-zijn-leads.
- www.whoismyemployee.com/2017/01/10/what-is-the-economic-realities-test.
- www.patriotsoftware.com/payroll/training/blog/economic-realities-test-irs-independent-contractor-relationship.
- www.lyftdriverlawsuit.com/faq.
- www.gov.uk/employment-status/worker.
- www.patriotsoftware.com/payroll/training/blog/economic-realities-test-irs-independent-contractor-relationship.
- www.taxation.co.uk/articles/2002/06/27/1905/status-tests.

6. Documenten

- BERINS COLLIER, R., DUBAL, V.B. en CARTER, C., “Labor platforms and gig work: the failure to regulate”, *IRLE working paper no. 106-17* 2017.
- GARBEN, S., “Protecting workers in the online platform economy: an overview of regulatory and policy developments in the EU”, *European Agency for Safety and Health at Work (EU-OHSA)* 2017.

- Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, De Raad, Het Europees Economisch en Sociaal Comité en Het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM(2016) 356def – SWD(2016)184def.
- NATIONALE ARBEIDSRAAD en CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, *Diagnose van de sociale partners over digitalisering en deeleconomie – Uitvoering van het Interprofessioneel Akkoord 2017-2018*, 4 oktober 2017, rapport nr. 107, www.cnt-nar.be/RAPPORT/rapport-107-NL.pdf.
- UNIZO STUDIEDIENST, Dossier 'Freelancer Focus 2015. Onderzoek naar freelancen in Vlaanderen n.a.v. de Unizo week van de freelancer 2015', www.unizo.be/images/res436512_9.pdf.

