



STANDPUNT

Deeleconomie of steeleconomie?

Iedereen heeft deze dagen de mond vol over de zogenaamde deeleconomie. Het gaat dan over Uber, AirBnb, Lyft ... Sympathiek ogende bedrijven, die zich een vernieuwend imago aanmeten. Maar eigenlijk heeft dit allemaal weinig met deeleconomie te maken. Uber is bijvoorbeeld een multinational met een jaaromzet omzet van 5,5 miljard euro voor 2016. Uber boekte in het derde kwartaal van 2016 een verlies van 800 miljoen dollar.

Dat Uber zoveel kapitaal ophaalt en tegelijk verlies maakt, zal verbazen. Het zegt veel over de achterliggende doelstelling van de onderneming. Uber wil de traditionele taxi-industrie uit de markt duwen. Alle regels moeten weg, want Uber houdt zich zowat nergens ter wereld aan de wet.

Om de concurrenten uit te schakelen heeft men veel geld over. Uiteraard is het de bedoeling om nadien vanuit een monopoliepositie winst te maken. Dit heeft eigenlijk niets met delen, en alles met stelen te maken.

Uber is onwettelijk

De Belgische taxisector reageerde daarom uitermate verbaasd op de uitspraak van de Rechtbank van Koophandel van Brussel in de zaak met betrekking tot de activiteiten van Uber rond de Luchthaven van Zaventem.

Taxionderneming Autolux leidde op 6 mei 2015 bij de Nederlandstalige Rechtbank van Koophandel van Brussel een procedure in tegen Uber. Aanleiding was de 'virtuele' file die ze organiseerden aan de luchthaven. Daarbij stonden Uber-chauffeurs illegaal hun beurt af te wachten om klanten op te halen.

Het gaat hier om flagrante concurrentievervalsing. Uber bood via UberPop immers taxidiensten door niet-professionele chauffeurs aan, en houdt daarbij geen rekening met taxivergunningen, werkomstandigheden, sociale bijdrages, verzekeringen, keuringen en belastingen. In die omstandigheden is Uber een gevaar voor de legale taxisector, maar ook voor de overheid en voor de klant.

Nu komt de Brusselse rechtbank met een zeer opmerkelijke uitspraak. De Vlaamse taxi-

regelgeving en de reglementering van de gemeente Zaventem zouden in strijd zijn met het Europees recht, omdat ze Uber verhinderen zijn ondernemingsmodel in België te exploiteren.

Dit is zeer vreemd aangezien diezelfde rechtbank, in een eerdere zaak tussen Taxis Verts en Uber, geoordeeld had dat UberPop wel degelijk een illegale taxidienst is en dat Uber deze dienst moet stopzetten, op risico van zware dwangsommen. Het beroep door Uber tegen deze beslissing werd verworpen. Die beslissing was bovendien voorafgegaan door een uitspraak van het Europees Hof van Justitie dat concludeerde dat de gewesten bevoegd waren om regels op te leggen aan diensten personenvervoer.

Politici moeten verantwoordelijkheid nemen

Ik ga ervan uit dat deze politici die lobbyen pro Uber – zoals Alexander De Croo – dit vonnis nu niet wereldvreemd vinden, en het zullen aangrijpen als argument in hun campagne pro-Uber. Het verbod op UberPop is echter nog steeds van toepassing is in de hoofdstad. Dat verandert niet!

In plaats van wetgeving op maat van Uber te schrijven, wordt het tijd dat de overheden de bestaande wetgeving verduidelijken en de achterpoortjes sluiten, zodat illegale taxidiensten niet meer mogelijk zijn. BTB heeft zich samen met de taxisector positief opgesteld ten aanzien van echte deeleconomie, maar aanvaardt niet dat multinationale ondernemingen onder het voorwendsel van deeleconomie de regels blijven ontwijken.



Frank Moreels
Voorzitter BTB

Sector Havens: stand van zaken Europese ingebrekestelling



Het kabinet van minister van Werk Kris Peeters deelde ons mee dat de zitting van de Europese Commissie met betrekking tot ingebrekestellingen – normaal voorzien in maart – werd geannuleerd wegens andere bezigheden.

De eerstvolgende sessie waarop deze Europese ingebrekestelling tegen de Belgische havenarbeidsorganisatie zou kunnen behandeld en ingetrokken worden, is voorzien op 27 april.

Zoals we allemaal weten, zijn er momenteel moeilijke besprekingen aan de gang over de havenarbeidsorganisatie in Spanje, waarbij Spanje reeds veroordeeld werd door het Europees Hof van Luxemburg om

aanpassingen te doen – een dossier dat wij nauwlettend opvolgen via onze internationale organisaties ETF/ITF.

Door het kabinet-Peeters werd ons verzekerd dat Eurocommissaris Bulc op geen enkele manier ons Belgisch dossier aan dat van Spanje wenst te koppelen. De onderhandelde oplossing die voor België werd bereikt, zou niet onder druk komen te staan.

Wij houden jullie vanzelfsprekend op de hoogte van het eindresultaat in dit aanslepend dossier.

Marc Loidan
Federaal Secretaris, Vakgroep Havens

DSV moet zijn verantwoordelijkheid nemen

DSV, het vroegere UTI, gevestigd in de industriezone van Seneffe, is gespecialiseerd in transport en logistiek. Op 9 februari werd met een opzeg van zes maanden het contract opgezegd met haar enige klant, het door Dow Chemical opgekochte Dow Corning, een Amerikaanse multinational (nog één na Caterpillar).

De dag erna riep de directie de personeelsvertegenwoordigers op voor een buitengewone ondernemingsraad waarop hen het slechts nieuws werd meegedeeld.

De werkgever wilde eerst de werknemers geruststellen door alle mogelijke alternatieven voor het behoud van de tewerkstelling uit de doeken te doen. Dit bleek echter slechts een drogreden te zijn om de gemoederen te bedaren. Inderdaad, tegelijkertijd stelde de directie dat zij van plan was over te gaan tot collectief ontslag van 90 arbeiders en 49 bedienden. Met andere woorden, alle personeelsleden van DSV van de vestiging van Seneffe.

Voorts moet je ook weten dat het gebouw waarin DSV Seneffe zijn activiteit uitoefent en het hele informaticapark eigendom zijn van Dow Chemical. Dit betekent dat vanaf 11 augustus 2017 DSV dakloos wordt. De hele activiteit van Seneffe wordt immers overgeplaatst naar een vestiging van de firma Essers

in Wilrijk, nog steeds in België dus, wat op het grootste onbegrip van de werknemers stoot.

BTB-secretaris Philippe Dumortier: "Sinds de aankondiging van de overplaatsing volgen de erg gespannen vergaderingen tussen directie en werknemersvertegenwoordigers elkaar op. Na elk van deze vergaderingen wordt het personeel op een algemene vergadering geïnformeerd. De ongerustheid en de ontreding bij het personeel zijn voelbaar, de voorraden op de vestiging zijn zo beperkt dat het bedrijf nog amper drie weken kan draaien. Wat na deze drie weken? Blijven de lonen verder gewaarborgd?"

Op deze legitieme vragen kwam geen antwoord en na een week staken beslisten de werknemers om toch weer aan het werk te gaan.

Na de bekendmaking dat de wet-Renault bij Eutraco en Yusen (onderaannemers van Caterpillar Gosselies) zal worden toegepast, is dit de derde onderneming uit de logistieke sector die getroffen wordt door dramatisch banenverlies.

Sabrina Losignol, propagandiste van de BTB, laat er geen twijfel over bestaan: "In de komende dagen zijn een aantal nieuwe vergaderingen gepland maar de werknemers zijn vastbesloten zich niet te laten doen door deze vijandige directie. De BTB roept DSV op zijn verantwoordelijkheid te nemen."

BTB Bus en Car trekt opnieuw aan alarmbel

Terwijl veel mensen op skivakantie vertrokken met de bus ging BTB ten strijde voor de veiligheid van de chauffeurs en hun passagiers. Het feit dat verschillende chauffeurs geen echte nachtrust kunnen nemen na hun pendel is voor ons ontoelaatbaar.

Tijdens de acties in Luik, Gent, Bilzen en Wommelgem konden we op heel veel begrip rekenen van de passagiers. Voor hen is de buschauffeur hun vriend en vertrouwenspersoon die ervoor zorgt dat ze een veilige reis kunnen maken.

BTB vraagt aan de werkgeversfederatie om een cao die aan alle autocar chauffeurs een goede nachtrust garandeert, zonder achterpoortjes.

