



UBER – wolf in schapenvacht

UBER stelt zich graag voor als een modern en hip bedrijf, dat taxidiensten op maat aanbiedt. Zonder veel poespas. En goedkoper. Maar hoe zit dat nu eigenlijk? Wie wordt hier echt beter van?

UBER werd in 2009 opgericht in San Francisco en is de nieuwste hype in de financiële wereld: heel wat grote bedrijven en investeringsfondsen pompten vorig jaar honderden miljoenen dollars in het bedrijf. Google alleen al investeerde 258 miljoen dollar. UBER heeft de ambitie om wereldwijd haar diensten aan te bieden, en ontziet hierbij niets of niemand. Sinds kort is UBER ook in Brussel actief.

HOE WERKT HET?

UBER ontwikkelde een app (een app is een softwareprogramma dat werkt op mobiele telefoons) waarmee je een taxi kan bestellen. Je "bestelt" een taxi vanop je telefoon, en de dichtstbijzijnde auto komt naar je toe. De klant betaalt

aan UBER, met zijn credit card. De chauffeur is geen werknemer van UBER, en de taxi die je bestelde is ook al niet van UBER. Want de chauffeurs gebruiken hun eigen auto. UBER is dus enkel een moderne en hippe tussenpersoon.

IEDEREEN UBER-CHAUFFEUR!

Als je een auto hebt, en je wilt ook als UBER-chauffeur werken, dan kan je je aanmelden, ook via een app. UBER doet geen onderzoek naar de geschiktheid van de chauffeur: gelijk welke psychopaat kan bij UBER chauffeur worden. Het interesseert UBER ook niet of de chauffeur wel medisch geschikt is. Gekeurd of verzekerd voertuig? Geen interesse, enkel de kassa telt. Wordt de nieuwe chauffeur opgeleid? Neen, natuurlijk niet.

Het is trouwens zijn auto, waarmee hij "taxichauffeur" speelt. Het kan UBER niet schelen als zijn auto niet (meer) gekeurd of verzekerd is. Alle risico's zijn voor de chauffeur. En uiteindelijk voor de klant dus, die modern en hip is want hij gebruikt UBER ...

IS UBER AANSPRAKELIJK?

Als er een probleem opduikt, wast UBER zijn handen in onschuld! Want de chauffeur is immers geen werknemer, en de auto is ook al helemaal niet van UBER. In december 2013 kwam in San Francisco een zevenjarig meisje om het leven in een ongeval waarin een UBER-auto betrokken was. UBER ontkent nog steeds iedere verantwoordelijkheid. Dat is dus het ware gelaat van deze nieuwe taxi-service ...

DE JUISTE PRIJS?

De prijs wordt berekend door een computerprogramma. Een programma dat vreemde kuren kent. Want de prijs voor hetzelfde traject stijgt enorm als er veel vraag is naar taxidiensten. Bijvoorbeeld als het regent of stormt, of bij evenementen waar veel mensen tegelijk een taxi willen nemen. Wordt de gebruiker hier beter van? Niet dus. Daar gaat het hippe "vrijbuitersimago"... Want de reguliere taxidiensten hanteren vaste tarieven, hebben opgeleide chauffeurs in dienst, die rijden met echte taxi's die verzekerd en gekeurd zijn. Trouwens, in de Verenigde Staten voeren ex-chauffeurs actie tegen UBER omdat de foien die ze kregen van klanten niet volledig werden doorgestort.

WEG MET DE WET!

In tientallen steden wereldwijd kreeg UBER rechtszaken aan zijn broek omdat het de wetgeving inzake taxidiensten niet respecteert. Zo ook in Brussel. Alhoewel UBER in Brussel duidelijk taxidien-



■ Binnenkort geen taxi's meer aan het Brusselse Zuidstation?

sten aanbiedt, profileert het zich als een bedrijf dat aan 'auto delen' doet. Dit enkel en alleen om de wetgeving te omzeilen. Want er is een strikte regelgeving voor taxidiensten. UBER bespeelt met succes de publieke opinie als "underdog" die gestraft wordt omdat men tegen vernieuwing is.

De Brusselse Rechtbank van Koophandel oordeelde dat UBER ingaat tegen de eerlijke marktpraktijken, en legde een activiteitenverbod op. Er zal een dwangsom van 10.000 euro per overtreding opgelegd worden. UBER liet onmiddellijk weten toch verder te zullen gaan. Dit op risico van de chauffeur, want UBER wil niet bevestigen dat het de boete van 10.000 euro zal betalen. Die is dus voor de chauffeur.

Een paar dagen na de uitspraak van de Brusselse rechtbank, werd UBER ook in Berlijn verboden, omdat zij ook daar de wetgeving voor taxidiensten aan hun laars lapt. Als dat niet modern en hip is ...

SOCIALE DUMPING

Europees Commissaris Neelie Kroes, bevoegd voor digitale innovatie, reageerde furieus op de uitspraak van de rechtbank. Zij is van oordeel dat hiermee de ontwikkeling op het vlak van gebruik van informatica gefnuikt wordt. Maar is dat wel zo? Er zijn al heel wat taxidiensten die ook werken met apps, of waar je via internet een taxi kan bestellen. Daar draait het dus helemaal niet om.

De chauffeurs van de echte taxidiensten zijn de echte slachtoffers van UBER. De UBER-chauffeur doet dit als bijverdienste, zonder enige vakkennis, waardoor de veiligheid in het gedrang komt. En de reguliere taxisector staat in het hoekje waar de klappen vallen. Dus de echte taxichauffeurs! Hun job wordt bedreigd door zij die hip en modern zijn, maar niet willen weten welke verpletterende verantwoordelijkheid ze dragen.

Denk dus na als je nog eens taxi neemt, want modern en hip zijn kan zware gevolgen hebben.



■ In december 2013 kwam in San Francisco een zevenjarig meisje om het leven in een ongeval waarin een UBER-auto betrokken was. UBER ontkent nog steeds iedere verantwoordelijkheid.

Nieuwe wetsvoorstellen tegen sociale dumping in de transportsector!

Woensdag 16 april werd er bij transportbedrijf S'Jegers in Laakdal actie gevoerd om de sociale dumping en de oneerlijke concurrentie in de transportsector aan te kaarten. Buitenlandse arbeiders werken in België soms aan 3 euro per uur en leven in hun vrachtwagen of containers. "Een soort van moderne slavernij en uitbuiting van mensen", zeggen minister van Werk Monica De Coninck en Kamerleden Karin Temmerman en David Geerts.

"Het wordt als Belgisch transportbedrijf steeds moeilijker om te concurreren met concurrenten die werken met goedkope, buitenlandse chauffeurs", stelt Peter Boets van het transportbedrijf S'Jegers. "Zij betalen hun chauffeurs een hongerloon uit en betalen nauwelijks sociale bijdragen."

Carine Dierckx van BTB Antwerpen erkent die tendens. Zij maakt zich ernstige zorgen over de gevolgen voor de werkgelegenheid: "Zo worden correct werkende werkgevers uit de markt geprijsd. In ons land zijn er al meer dan 4.000

banen verloren in de transportsector door sociale dumping".

Tijdens deze actie kondigden David Geerts en Karin Temmerman aan dat ze twee wetsvoorstellen in de Federale Kamer hebben ingediend. Het eerste wetsvoorstel voert een verplichting om de vrachtbrieven één maand bij te houden in een register om zo sociale dumping in de transportsector beter aan te pakken. "Zo kunnen de inspectiediensten het traject van de vrachtwagen echt reconstrueren en dus ook veel beter de cabotagereguleerders controleren. Het voorstel voert ook

boetes in voor het niet of niet correct bijhouden van deze vrachtbrieven.", stelt Karin Temmerman.

Met het tweede voorstel beogen zij een kordater optreden tegen tachograaf-fraude. "Het voorstel verhoogt drastisch de boete. Het voorstel trekt ook de mogelijke gevangenisstraf op en voert de mogelijkheid in voor de rechter om een rijverbod op te leggen aan diegene die de fraude organiseert. Vaak worden de chauffeurs daartoe onder druk gezet door hun overste en daarom moet de rechter het rijverbod ook aan die overste kunnen opleggen", legt David Geerts uit. Karin Temmerman vult aan: "Het is dringend nodig om de tachograaf-fraude doeltreffender en harder te bestrijden. Het negeren van de rij- en rusttijden zorgt niet alleen voor gezondheidsproblemen voor de chauffeurs, maar is vooral een gevaar voor de verkeersveiligheid".



■ Monica De Coninck, Karin Temmerman en David Geerts op bezoek bij Transport S'Jegers