

Covid-19, de platformen vs. het arbeidsrecht

Sinds het begin van de pandemie en de lockdowns die ermee gepaard gingen, doen steeds meer mensen een beroep op onlinediensten. Het gevolg: de sector van de digitale platformen groeit als kool. Hun praktijken in de marge van de wet – waaronder de aanwerving van valse zelfstandigen – hebben de algemene sociale achteruitgang die de EU al minstens vier decennia overheerst, nog versneld. De debatten en de strijd over de inhoud van de toekomstige¹ Europese richtlijn voor platformwerkers zijn in volle gang ...

“Kapitaal is gestorven arbeid die alleen tot nieuw leven kan komen door als een vampier levende arbeid op te zuigen en des te langer leeft naarmate er meer van wordt opgezogen.”
– (Marx, K., Het Kapitaal, Kritiek van de politieke economie, boek 1, Amsterdam, uitg. Boom)

De voorbije jaren verwierven de platformbedrijven (net als de internetsector in het algemeen²) heel wat politieke macht, die door de coronapandemie nog meer in de verf werd gezet. Ze domineren de 21e-eeuwse economie. Meer nog, van de tien grootste beursgenoteerde bedrijven

ter wereld zijn meer dan de helft internetplatformen, zoals de welbekende Amerikaanse GAFAM-cluster (Google, Amazon, Facebook, Apple en Microsoft), op de voet gevolgd door hun Chinese BAT-rivalen (Baidu, Alibaba, Tencent)³. De economische en financiële crisis van 2008 gaf al aanleiding tot de explosieve toename van een nieuw type platformen – de zogenoemde ‘Lean’ platformen zoals Airbnb, Uber of Deliveroo – maar door de pandemie ontwikkelden ze zich nog sneller. In deze analyse richten we onze aandacht op twee specifieke sectoren: de levering van warme maaltijden en het personenvervoer⁴.

1 Het voorstel van de richtlijn ligt sinds december 2021 op tafel en wordt in principe tijdens het Franse voorzitterschap van de EU, in het eerste semester 2022, goedgekeurd.

2 Zie Leterme, C., *Le numérique, grand gagnant de la pandémie ?*

3 Voor meer details over de groei van platformen voor werk op aanvraag, zie Dufresne, A., Leterme, C., *Travailleurs de plateforme. La lutte pour les droits dans l'économie numérique (Platformwerkers. De strijd voor rechten in de digitale economie)*, Gresea, april 2021, p.22-25.

4 Omdat de koeriers en chauffeurs als werkers in die sectoren van zogenaamde “lean” platformen tot nu toe als de belangrijkste vertegenwoordigers van de strijd voor de rechten van alle platformwerkers worden beschouwd, ook al zijn er bij Amazon en andere internetreuzen (Google, Apple, Facebook en Microsoft) ook grote manifestaties geweest, zie <https://rosalux.nyc/organizing-big-tech>.

“Essentiële” werkers opgeofferd

Door de gezondheids crisis doen steeds meer mensen een beroep op koeriers en chauffeurs, waardoor de platformen die hen uitbuiten alleen maar verrijkt worden. Daarvan getuigt de hoge vlucht van de nummer 1 in de sector, het Amerikaanse Uber Eats. Het bedrijf draaide in 2020 een omzet van 4,8 miljard euro, een stijging van 152 % ten opzichte van 2019. In België stegen de bestellingen bij Deliveroo met meer dan 64 % in 2020, waardoor de jaarlijkse verliezen van het platform bijna 30 % lager waren (maar toch nog meer dan 250 miljoen euro bedroegen)⁵.

Hoewel die platformwerkers (net als het zorgpersoneel, kassapersoneel enz.) zogenegd “essentieel” waren⁶

voor de werking van onze samenleving, gingen hun arbeidsomstandigheden, die al onzeker waren, er nog op achteruit. Door de coronaperiode verslechterde de toenemende onzekerheid van de platformwerkers immers nog meer. Als valse zelfstandigen hebben ze geen terugtrekkingsrecht⁷ of recht op een vergoeding en zijn ze niet beschermd op het vlak van gezondheid, veiligheid of sociale zekerheid. Door hun extreme uitbuiting kregen koeriers in Frankrijk die besmet waren met het coronavirus tijdens de eerste lockdown bijvoorbeeld 230 euro voor 14 dagen quarantaine.

Volgens een studie van de OESO bracht de pandemie twee grote risico's voor de

platformwerkers met zich mee: de blootstelling aan het virus en de medische gevolgen ervan, en het verlies van inkomsten⁸. Het is een wereldwijd fenomeen. Zo klaagden Belgische koeriers in verband met het eerste risico⁹ over het feit dat ze nooit het nodige materiaal kregen, terwijl ze zich wel aan tal van extra verplichtingen moesten houden (verplichte ontsmetting van hun rugzak, contactloze levering ...). In mei 2020 werd in het parlement een wetsvoorstel gedaan om het toepassingsgebied van de wet betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk uit te breiden naar de werkers waarvoor ze tot dan toe nog niet gold. Dat voorstel is tot

5 Willems, M., *Le piège Deliveroo. Consommer les travailleurs*, Investig'Action, p. 149, 2021.

6 In België worden de leveringsdiensten als “essentiële diensten” beschouwd, in een brede interpretatie van de officiële lijst volgens de ministeriële besluiten van maart 2020: “Taxidiensten, openbaar vervoer, spoorvervoer van personen en goederen, de andere vervoerwijzen van personen en goederen en de logistiek, en de essentiële diensten ter ondersteuning van die vervoerwijzen”, geciteerd in Willems, M. (2021), p. 147.

7 Loontrekkende werknemers beschikken over een waarschuwings- en terugtrekkingsrecht. Wanneer de werksituatie een ernstig en onmiddellijk gevaar vormt voor hun leven of gezondheid mogen ze hun werkpost verlaten of zonder akkoord van de werkgever weigeren om er zich te installeren.

8 OESO, *What have platforms done to protect workers during the coronavirus (COVID 19) crisis?*, 21 september 2020.

9 Voor meer details over wat er in België is gebeurd, zie het hoofdstuk *Être coursier aux temps du COVID 19*, in Willems (2021), p.147-156.

op heden zonder gevolg gebleven¹⁰.

Wat het verlies van inkomsten betreft, werden er geen premies of overloontoeslag voorzien voor de koeriers die ondanks de risico's toch bleven rijden¹¹. Integendeel zelfs. In volle pandemie zette Deliveroo de vergoedingen onder druk: in het begin van de lockdown, op 30 april, introduceerde het platform in Brussel het principe van de *free login*. Dat systeem zorgt voor een scherpere concurrentie tussen de koeriers, aangezien hun aantal per uurslot niet meer beperkt is. Hoe meer koeriers ingelogd zijn, hoe meer het werk verdeeld wordt en hoe lager de vergoeding. Op 12 juni, in het midden van de crisis, verlaagde Deliveroo de prijs van een rit bovendien met 6 % (van 5,32 tot 5 euro)

voor de koeriers met een P2P-statuut¹² in Brussel.

In China is het verlies van inkomsten door de pandemie nog schrijnender. De gemiddelde prijs van een levering daalde daar in het hele land van bijna 20 yen (2,55 euro) in het begin van 2020 naar 5 yen (0,64 euro) in juli 2021. Omdat zich in de eerste drie maanden van 2020 meer dan 450.000 nieuwe koeriers hadden ingeschreven, ontstond er immers extreme concurrentie tussen de dominante platformen in de sector.

De twee grote risico's voor de werkers zoals hierboven vermeld, worden uiteraard nog verergerd door hun statuut als niet-loontrekkenden, waardoor ze niet moeten rekenen op

rechten of bescherming van de platformen.

Het economisch model van platformen zoals Uber (2009), Deliveroo (2013), of Uber Eats (2014) steunt op het feit dat ze loonarbeid vermijden. Het is gekend in de sector van het wegvervoer, maar breidt zich naar steeds meer sectoren uit. Koeriers of taxichauffeurs verlenen vaak diensten als zelfstandige. Ze worden gecontroleerd door een algoritme dat de regels van de markt bepaalt (prijs, uren, ontslag enz.). Het bedrijf achter de app onttrekt zich van zijn verantwoordelijkheid als werkgever. Onder het mom van de "technologische nieuwigheid" en de "vrijheid/autonomie" die gelijkstaat aan flexibiliteit ondermijnen de platformen de sociale rechten van de werkers, die geen aanspraak kunnen

10 Ter vergelijking: in Italië hebben twee rechtbanken de platformen verplicht om hun koeriers van hygiënisch materiaal te voorzien. In Frankrijk kregen de koeriers pas in oktober 2020 (zeven maanden na de invoering van de eerste gezondheidsmaatregelen!) toegang tot gratis hygiënekits.

11 Terwijl de koeriers volgens de regeling van de deeleconomie (P2P) geen recht hadden op een vergoeding, konden de zelfstandigen in hoofdberoep van maart tot juli 2020 aanspraak maken op het overbruggingsrecht.

12 De fiscale P2P-regeling die van toepassing is op de werkers van Deliveroo werd door de programmawet van 1 juli 2016 (de "wet De Croo") ingevoerd, waarna Deliveroo op 18 januari 2018 erkend werd als deeleconomiebedrijf. De wet voert een belastingpercentage van 10 % in (en niet meer van 33 % zoals tot nu toe het geval was) en een vrijstelling van socialezekerheidsbijdragen op de eerste 5100 euro per jaar (zonder maandelijkse beperking). Voor de toepasbaarheid van het arbeidsrecht vormt deze wet een juridisch vacuüm door aan de werknemer geen sociaal statuut toe te kennen. Iemand die werkt, kan op drie manieren rekenen op bescherming: als loontrekkende, als zelfstandige of als werker met aanverwante rechten.

maken op het statuut van loontrekkend werknemer. Ze krijgen geen minimaal uurloon, geen toegang tot de sociale zekerheid, geen betaalde vakantiedagen en geen compensatie voor de werkmiddelen die ze zelf moeten voorzien (auto, motorfiets, elektrische fiets, laptop ...). We zijn getuige van een terugkeer naar akkoordwerk en de werkgeverspraktijken van de 19e eeuw.

Die strategie om de werkgelegenheid en tewerkstelling steeds meer

te versoepelen, past op lange termijn binnen een politiek project, met name de ontmanteling van de sociale staat in West-Europa. Terwijl het hoofddoel van de platformen voor werk op aanvraag er wel degelijk in bestaat internationale monopolies te creëren in bepaalde sectoren (transport voor Uber, voeding voor Deliveroo ...), profiteren de meeste regeringen van hun economisch model om te blijven bijdragen tot de uitholling van het arbeidsrecht dat er door de golf van "arbeidswetten" in Europa

al zo slecht voorstaat. Het verhaal van die ommekeer naar een "nieuwe manier om werkers uit te buiten"¹³ begon met de verschijning van de eerste platformen voor werk op aanvraag. De sociale achteruitgang die zo ontstond, gaf op zijn beurt aanleiding tot sociaal protest, in het bijzonder door middel van juridische acties. En zo werd de rechtbank de eerste verdedigingslinie tegen een verzwakte sociale bescherming van koeriers en chauffeurs, en meer algemeen, de platformwerkers.

De rechtbank vs. de platformen: herkwalificatie troef

De platformen blijven juridische vaagheid zaaien over het statuut van hun werkers, die besloten om niet bij de pakken te blijven neerzitten. Ze deden er dan ook alles aan om hun statuut door de rechtbanken tot statuut van werknemer te laten herkwalificeren.

Dankzij een rechtspraak die de voorbije jaren almaar gunstiger werd, is die onderneming bijzonder succesvol gebleken. Zo werden er in Europa tussen 2016 en 2020 in totaal 59 vonnissen uitgesproken over de juridische kwalificatie van arbeidsovereenkomsten

die de platformen aan hun "prestatieverstrekkers" verbindt¹⁴. De landen waar de werkers de meeste gerechtelijke procedures lanceerden om een herkwalificatie aan te vragen, zijn: Spanje, met een record van 29 vonnissen, gevolgd door Frankrijk (12

13 Zie Gomes, B., *La plateforme numérique comme nouveau mode d'exploitation de la force de travail*, in *Actuel Marx* 2018/1 (nr. 63), p. 86-96.

14 Voor meer toelichting over het "verwerven van de herkwalificaties", zie Dufresne, Leterme (2021), p. 74-78. Zie ook de blog van professor Ignaci Beltran de Heredia Ruz: <https://ignasibeltran.com/2018/12/09/employment-status-of-platform-workers-national-courtsdecisions-overview-australia-brazil-chile-france-italy-united-kingdom-united-states-spain/>

uitspraken), het Verenigd Koninkrijk (6 beslissingen), Italië (4 vonnissen) en ten slotte Duitsland, België, Nederland en Zwitserland met 1 of 2 vonnissen. We stellen dus vast dat er de voorbije jaren veel gerechtelijke acties worden ondernomen waarin wordt gesteld dat de platformwerkers verkeerdelijk geclassificeerd worden als "zelfstandige onderaannemers" in plaats van "loontrekkende werknemers" in de hele

Europese Unie, zowel in nationale rechtbanken als voor het Gerechtshof van de Europese Unie. Dat wijst op een juridische onzekerheid die om een wettelijke verduidelijking vraagt.

Welke sociale wetten zijn er voor (platform)werkers? Die verduidelijking staat centraal in het huidige debat en de "statutenoorlog" is in volle gang. Ook aan de andere kant van de Atlantische oceaan is de juridische strijd rond

de statuten losgebarsten. Aan het einde van het vorige decennium vormde de tegenaanval van Uber tegen de Californische wet voor loonarbeid een grote politieke overwinning voor het kamp van de platformen, die de strijd van platformwerkers in alle landen een halt wilden toeroepen. Het is een belangrijke gebeurtenis in de platformwereld waar we niet rond kunnen.

De "verbeterde" zelfstandige in Amerika: Uber dicteert de wet

Dankzij de overredingskracht van de vakbonden gaf Californië, heimat van de bekendste platformen (zoals Uber), in september 2019 zijn goedkeuring voor

de wet over werk, beter bekend onder de naam AB5 (Assembly Bill 5). De innovatieve wet codificeerde en verruimde een besluit uit 2018 van het Amerikaanse

Hooggerechtshof¹⁵ waardoor het mogelijk was platformwerkers te classificeren als werknemers in plaats van zelfstandigen.

De ABC-test van de AB5-wet: zelfstandige of loontrekkende?

De AB5-wet bepaalt criteria voor de kwalificatie van de arbeidsrelatie. Het gaat om de ABC-test die moet bepalen

wanneer een arbeidsrelatie een loon moet opleveren en wanneer het om een zelfstandige relatie gaat. De

test is gebaseerd op drie belangrijke principes:

¹⁵ Hooggerechtshof van Californië, *Dynamex Operations West, Inc. v. The Superior Court of Los Angeles County* <https://www.courts.ca.gov/opinions/archive/S222732.PDF>.

- De persoon is vrij van de controle en de leiding van de werkgever;
- De persoon voert werk uit dat buiten de gewoonlijke ondernemingsactiviteiten van de werkgever valt;
- De persoon is gewoonlijk werkzaam in een onafhankelijk gevestigd beroep of bedrijf van dezelfde aard als datgene dat betrokken is bij de verrichte werkzaamheden¹⁶.

Pas als aan alle drie de criteria voldaan is, kan de persoon als zelfstandige beschouwd worden.

Volgens de bovenstaande criteria van de ABC-test van de AB5-wet zijn de prestatieverstrekkingen van platformen als Uber, Lyft of

Deliveroo geen zelfstandigen, maar werknemers. Ze zouden dus moeten kunnen aanspraak maken op alle aspecten van het arbeidswetboek van Californië: een werkloosheidsuitkering, collectieve onderhandelingen en bescherming van de antidiscriminatiewet.

Hoewel de AB5-wet sinds 1 januari 2020 van kracht was, bleven de platformen hun activiteiten als vanouds uitvoeren. Ze vielen dus duidelijk buiten de wet. Toen de rechtbanken in augustus 2020 eisten dat bedrijven hun chauffeurs als voltijdse werknemers zouden herkwalificeren,

dreigden de platformen ermee hun activiteiten in de staat Californië stop te zetten. Als wraak voor de AB5-wet organiseerden ze een referendum¹⁷. Dankzij een lobbycampagne van meer dan 200 miljoen dollar¹⁸ slaagden ze erin om 58 % van de Californische kiezers achter "Voorstel 22" te krijgen¹⁹. Dat voorstel rekent af met de AB5-wet. De chauffeurs zijn dus verplicht om zelfstandige te blijven, maar ze hebben toegang tot nieuwe voordelen en beschermende maatregelen dankzij het door Uber uitgevonden statuut van "verbeterde zelfstandige" IC+ (Independent Contractor +).

Voorstel 22: Independent Contractor IC+

De "voordelen" van het statuut IC+ als gevolg van Voorstel 22, dat op 3 november 2020

in Californië werd goedgekeurd, verbeteren het zelfstandigenstatuut op vier punten:

- Wat de vergoeding betreft, moet het uurloon voor een rit²⁰ gelijk zijn aan 120 % van het lokale of nationale minimumloon.

16 <https://www.soconsult.be/daarnaast-2-gratis-kanalen-van-informatie-duiding/wikisoc-harde-juridische-commentaar-bij-de-sociaalrechtelijke-actualiteit/abc-van-de-arbeidsrelaties/>

17 In Californië kunnen de kiezers een referendum lanceren als het initiatief door meer dan 5 % van de actieve stemgerechtigden wordt ondersteund.

18 Vijf platformen die de maatregel ondersteunen, droegen bij aan de campagne: Uber en Lyft, maar ook DoorDash, Postmates en Instacart.

19 Los Angeles Times, *California voters approve Prop. 22, allowing Uber and Lyft drivers to remain independent contractors*, 3 november 2020.

20 De werkuren omvatten enkel de tijd dat ze rijden, een levering oppikken en vervoeren naar een bestemming, en niet de wachttijd tussen twee ritten.

- De chauffeurs krijgen een toelage om een ziekteverzekering af te sluiten wanneer de gemiddelde rijtijd minstens 15 uur per week bedraagt. Bedraagt de gemiddelde rijtijd meer dan 25 uur per week, dan is ook de toelage hoger. Die bijdrage aan de gezondheidszorg stemt overeen met de gemiddelde bijdragen die vereist zijn krachtens de wet op betaalbare gezondheidszorg (Affordable Care Act).
- De chauffeurs krijgen ook een vergoeding voor bepaalde uitgaven voor het voertuig en een verzekering voor arbeidsongevallen om letsels op de plaats van tewerkstelling te dekken.
- Discriminatie op het vlak van werk is verboden door de platformen en de werkers hebben het recht om juridische stappen te ondernemen krachtens de antidiscriminatie wetten van Californië.

Ondanks de verbetering van het statuut IC+ zullen de sociale uitkeringen voor de werkers veel lager liggen dan het geval was geweest met de AB5-wet, die een jaar eerder was goedgekeurd. Bovendien hebben de chauffeurs zonder het werknemersstatuut

ook niet het recht zich gezamenlijk te organiseren of te onderhandelen.

Die politieke overwinning van de platformbedrijven is een dubbele nederlaag voor de democratie. Niet alleen omzeilen die bedrijven de regering en geven ze grote sommen geld uit om de kiezers te beïnvloeden met behulp van reclame en direct marketing bij de klanten van Uber, maar de goedkeuring van die maatregel is ook een kaakslag voor de machtige Californische vakbonden die voor de AB5-wet actie hadden gevoerd. Ze hadden gewoonweg niet genoeg financiële middelen (20 miljoen dollar) om iets tegen de campagne van Uber in te brengen, wat ook doet denken aan de bijzonder agressieve campagne van Amazon tegen de oprichting van vakbonden binnen het bedrijf²¹.

De baas van Uber, Dara Khosrowshahi, wil voortsurfen op het momentum van de overwinning om het

bedrijfsmodel van Uber wereldwijd te verspreiden: "In de toekomst zullen jullie ons nadrukkelijker zien pleiten voor nieuwe wetten zoals Voorstel 22. De wet vindt immers een goed evenwicht in de flexibiliteit die de chauffeurs zo appreciëren door beschermende maatregelen toe te voegen die alle platformwerkers verdienen. Het is voor ons een prioriteit om samen te werken met de regeringen van de Verenigde Staten en van de hele wereld zodat dit werkelijkheid wordt."²²

Intussen werd Voorstel 22 op 20 augustus ongeldig verklaard door rechter Frank Roesch van het gerechtshof van Alameda. Hij beschouwde het resultaat van het referendum van november 2020, en dus het voorstel dat daaruit voortvloeide, als ongrondwettelijk en "niet toepasbaar"²³. Zo loopt Uber vertraging op bij de verspreiding van zijn model IC+, of toch in Californië tenminste, ondanks de snelle reactie van de woordvoerder

21 Robin, M., *Pourquoi les syndicats américains ont perdu face à Amazon ?*, Le monde diplomatique, mei 2021, p. 4-5.

22 *California ballot initiative as a model for other states*, 11/05/2020.

<https://www.politico.com/states/california/story/2020/11/05/uber-ceo-sees-california-ballot-initiative-as-a-model-for-other-states-9424660>.

23 Zie Park J., *Court rules California gig worker initiative is unconstitutional, a setback to Uber and Lyft*, Capitol Alert Sacbee, 20 augustus 2021.

tegen de beslissing: "We gaan in beroep en we zullen winnen".

Er rijzen wel nieuwe vragen: Welke gevolgen kan de twijfel rond de "Uber-wet" hebben op de toekomstige

Europese richtlijn en de arbeidswetboeken van het oude continent? Zal de Uber-trend van het verbeterde zelfstandigenstatuut IC+ de legalisering van derde statuten in de Europese landen domineren?

En ten slotte wat de strijd betreft: zullen dit nieuwe gegeven en de politieke strijd in het verlengde ervan, kracht en hoop geven aan de platformwerkers en de komende internationale stakingsacties?

Voorstel van richtlijn: een derde statuut in Europa?

In haar beleidsrichtsnoeren 2019-2024 voor de Europese Commissie zei Ursula von der Leyen dat ze wilde uitzoeken "welke middelen de arbeidsomstandigheden van platformwerkers kunnen verbeteren". De Commissie had over dit onderwerp een sociale top aangekondigd in 2020. Het evenement werd door de coronapandemie geannuleerd, maar ze gingen verschillende keren te rade bij de zogenoemde sociale partners en andere betrokken actoren. Tezelfdertijd stelde het Europees Parlement een initiatiefverslag op over het onderwerp²⁴. Onder impuls van de République en Marche, de partij van de Franse president Macron, en

op initiatief van de Commissie moet dat proces snel een mogelijk wetgevende tekst opleveren met minimale sociale vereisten voor platformwerkers.

Door dat proces in gang te zetten, streeft de Commissie naar een nieuwe subcategorie van het arbeidsrecht, een derde statuut als "platformwerker". Na de werkers met korte contracten en de uitzendkrachten uit de jaren 80 zijn de "platformwerkers" een nieuwe golf van zogenoemde "atypische" werkers, op de grens tussen het zelfstandigen- en het loontrekkend statuut. Die "werker met een derde

statuut" zou de ongemakken van een zelfstandigenstatuut (geen verwante sociale rechten) en een loontrekkend statuut (een ondergeschikte band) combineren. Het platform dat hem tewerkstelt en zich achter zijn applicatie verstoppt, zou erkend worden als werkgever, vrij om de nationale arbeidsrechten te schenden.

Sommige lidstaten waren de Europese uitvoerende macht voor. In vier Europese landen (Italië, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland) bestaat het derde statuut officieel al. Het hybride statuut vernielt de beschermingsmaatregelen die gepaard gaan met het

24 Sylvie Brunet van La République En Marche rapporteerde erover naar aanleiding van het intense lobbywerk van het Élysée.

arbeidsrecht en blokkeert elke aanvraag tot herkwalificatie van het zelfstandigenstatuut naar een loontrekkend statuut voor de rechtbanken. In België is de zaak nog rampzaliger. Daar doet het fiscale P2P-statuuut als zogezegde "partner van de deeleconomie", dienst als derde statuut, ook al liet de Nationale Arbeidsraad (NAR) weten radicaal tegen de officiële invoering van zo een statuut

te zijn. In 2018 werkten 1.200 koeriers in de wurggreep van Uber en Deliveroo met de P2P-regeling, waarvoor het niet nodig is socialezekerheidsbijdragen te betalen en het arbeidsrecht te respecteren.

Zo stellen we vast dat achter het Europese voorstel om een specifieke sokkel te creëren voor de "platformwerkers", het in werkelijkheid niet

meer mogelijk was om de opgesplitste sociale rechten voor tal van categorieën van steeds kwetsbaardere werkers opnieuw universeel te maken. Straks moeten we ons nog afvragen of de legalisering en veralgemening van dit type loontrekkende substatuten uiteindelijk niet gevaarlijker wordt dan de invoering van de Amerikaanse verbeterde zelfstandige.

Bescherming voor iedereen

Met het oog op die nieuwe aanval op het arbeidsrecht zou het ons doel moeten zijn om ALLE platformwerkers te beschermen. De beste strategie om daartoe te komen, is te vertrekken van de eisen van de werkerscollectieven die op het terrein voor hun rechten vechten. Wat willen ze bereiken met hun stakingen en media-acties? Hogere lonen! In elke stad. Zo konden de Deliveroo-koeriers van Gent na een vruchtbare machtsstrijd hun prijzen in juni 2020

met 30 % verhogen²⁵. Maar moeten ze dan elke maand juni terug staken nadat de zogenaamde "tarieven" totaal willekeurig weer dalen zoals het de platformen behaagt? Of zou het mogelijk zijn een duurzaam minimumuurloon te verkrijgen, zoals alle andere werknemers? Zowel in België als in andere landen? Stelt dat niet onmiddellijk de vraag van het Europese minimumloon, dat ook deel uitmaakt van het programma van de Europese Commissie?

Het is dan ook interessant om opnieuw de vraag van het statuut op tafel te leggen. Want als het eventueel mogelijk is een minimumloon te verkrijgen ten belope van 60 % van het gemiddelde loon, zoals door het Europees Verbond van Vakverenigingen (ETUC) wordt geëist, zullen de platformen verplicht arbeidsovereenkomsten moeten afsluiten en de koeriers en chauffeurs erkennen als *workers* volgens het Europees recht. Dat statuut leunt trouwens dicht aan bij het statuut van

²⁵ Over de staking in Gent, zie Dufresne, A. Demeester, E., *Les coursiers en Belgique : d'une grève locale au rassemblement international en passant par la première assemblée nationale*, in *Courrier hebdomadaire du CRISP*, november 2020.

loontrekkende in België of Frankrijk. In die zin besloot de Franse linkse politieke partij LFI (La France insoumise) om vanaf september 2021 een alternatieve richtlijn voor te stellen²⁶, nog vóór de Commissie met haar voorstel kwam. Het hoofddoel bestaat erin "digitale platformwerkers te beschermen door hun arbeids- en sociale rechten af te stemmen op de rechten van andere werkers". De richtlijn wil niet alleen een communicatie- en argumentatietool zijn tijdens het lange debat rond het Europese wetsvoorstel. Ze legt ook uit wat er juridisch gezien nodig is om platformwerkers te kunnen herkwalficeren: het

vermoeden van arbeid in loondienst en de omkering van de bewijslast. Volgens dat laatste principe zouden de platformen niet meer moeten bewijzen dat de koeriers of chauffeurs loontrekkend zijn, maar eerder dat ze zelfstandig zijn. Vertrekkend van het principe dat ze loontrekkend zijn. Het ETUC sluit zich aan bij het vermoeden van arbeid in loondienst en voegt eraan toe welke belangrijke elementen opgenomen moeten worden in het initiatief van de Europese Commissie: de verplichtingen van de platformen als bedrijf en werkgever per activiteitensector; de weigering van het derde statuut; de dekking van alle

atypische werkers en niet alleen platformwerkers; de integratie van zowel internetplatformen als platformen met een fysieke vestiging. Naast die juridische preciseringen zou een dubbele, meer algemene eis kunnen zijn om aan de ene kant het arbeidsrecht universeler te maken door voor alle Europese werkers een echte basis voor sociale rechten te creëren, en aan de andere kant een Europees minimumloon vast te leggen dat eerder 70 % van het gemiddelde loon zou bedragen dan de huidige vraag van 60 %, om dichterbij de Belgische eis van 14 euro.

De internationale strijd van de platformwerkers

Dit type eisen voor de verdediging van het arbeidsrecht wordt uitgewerkt door tal van actoren in de strijd, in het bijzonder de koeriers en chauffeurs, op verschillende niveaus: lokaal, nationaal en vooral ook

internationaal. Tegenover multinationals die zich boven de wet wanen, zoals Uber of Deliveroo, moet de strijd immers op wereldschaal georganiseerd worden. Op basis daarvan en in navolging van grote manifestaties in

Europa in 2017 en in Latijns-Amerika in 2020 ontstonden er grote Europese en internationale netwerken van koeriers en platformwerkers²⁷.

Op 25 en 26 oktober 2018 vond in Brussel de

26 Richtlijnvoorstel van Mevrouw Leïla Chaïbi, Lid van de commissie werkgelegenheid en sociale zaken van het Europees Parlement, 21.09.2020. <https://leilachaibi.fr/uberisation-plateformes-france-insoumise/>.

27 Voor een analyse van de huidige situatie van de strijd van de platformwerkers, zowel op het vlak van directe acties als van juridische acties, zie Dufresne, A., Leterme, C., *Travailleurs de plateforme. La lutte pour les droits dans l'économie numérique*, Gresea, april 2021.

eerste Europese algemene vergadering van koeriers plaats²⁸. Het initiatief werd gedragen door Alter Summit, het Europese netwerk van vakverenigingen en sociale bewegingen van een tiental landen, in samenwerking met ReAct, het netwerk voor een collectieve, transnationale actie²⁹. Zestig koeriers,

vertegenwoordigers van een twintigtal nationale collectieven en/of vakbonden uit twaalf landen³⁰, en een twintigtal vertegenwoordigers van vakverenigingen in de hoedanigheid van observator kwamen bijeen voor een uitzonderlijke vergadering. Daarbij kwamen nog vijf leden van

coöperaties³¹, een vijftiental journalisten, onderzoekers en organisatoren, goed voor ongeveer honderd deelnemers in totaal. De vergadering leidde tot de oprichting van de Transnationale Federatie van Koeriers, gesteund door een charter waarin de gemeenschappelijke vereisten bepaald zijn. De twee belangrijkste vereisten zijn niet alleen een minimumuurloon, in navolging van de discussie over het Europese minimumloon, maar ook de transparantie van gegevens, een vereiste die nog moet worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat er in de internationale vakbondsbeweging over gedebatteerd wordt om tot de definitie van een gemeenschappelijke basis van vereisten te komen die meer



Manifestatie, 1 juli 2020, São Paulo, Brazilië. Foto: Pedro Stropasolas

28 Gedetailleerd verslag, zie Dufresne, A., *Coursiers de tous les pays, unissez-vous !*, vertaald in het Nederlands: https://smartbe.be/wp-content/uploads/2020/01/20200129_KoeriersUitAlleLanden_NL.pdf

29 Voor meer informatie over de twee netwerken, zie www.altersummit.eu en www.projet-react.org

30 België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland.

31 Er waren slechts weinig coöperaties aanwezig op de algemene vergadering, maar ze waren vooral vertegenwoordigd door Coopcycle, die in Europa momenteel een veertigtal coöperaties verenigt.

algemeen betrekking zou hebben op platformwerkers³².

Om over de grenzen heen collectieve actie te kunnen ondernemen, is het essentieel dat er in de vereisten prioriteiten worden gesteld.

Voor de uitwerking van hun gemeenschappelijke acties en vereisten gebruiken de koeriers vooral online communicatiemiddelen om permanent contact te houden met alle deelnemers en meer zichtbaarheid te creëren. Het belangrijkste middel is momenteel de Signal-groep "Precarious Riders Unite" met 130 zeer actieve gebruikers, die zowel de gerealiseerde acties in de verschillende landen als specifieke verzoeken over juridische kwesties deelt. Zes maanden na de eerste vergadering was er op 25 en 26 april 2019



een tweede bijeenkomst van koeriers in Barcelona, georganiseerd door het collectief Riders4Derechos met als thema "My boss is not an algorithm". Op de meeting waren koeriers aanwezig uit Spanje, Italië, Engeland, Frankrijk en Duitsland (FAU), maar ook Argentinië en Chili! De actie beperkt zich immers niet tot Europa alleen ...

Het internationale netwerk groeit. Net als op het oude continent zijn er in veel Latijns-Amerikaanse

landen almaar meer lokale bijeenkomsten, mede door de impact van de pandemie. Zo organiseerden de koeriers al vier internationale stakingen op 29 mei, 1 en 25 juli, en 8 oktober 2020³³. Het resultaat was de oprichting van een internationale coördinatie, de Alianza Unidos World Action (AUWA). De alliantie verenigt vooral Latijns-Amerikaanse groeperingen, verenigingen, vakbonds- en militantenorganisaties³⁴. Naast de koeriers maken ook chauffeursorganisaties deel uit van de alliantie. Zij zijn eerder afkomstig uit Californië en de SEIU (Service Employees International Union), een vakbond in Canada en de Verenigde Staten. De zeer algemene missie van de AUWA bestaat erin "het leven van de koeriers en chauffeurs beter te maken door hun

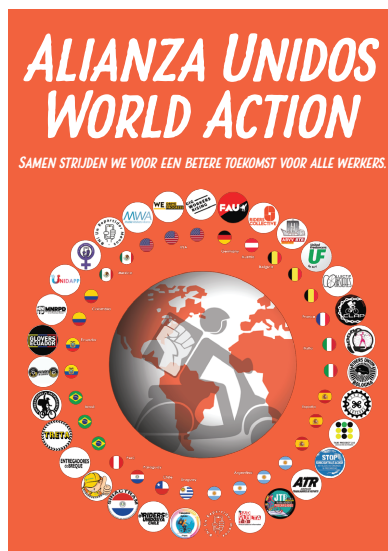
32 Het feit dat het Europese en het internationale charter elkaar overlappen, wijst erop dat het gemeenschappelijke thema draait rond het afschaffen van de evaluatie per prestatie, waaruit blijkt hoe groot de specifieke werkdruk van platformwerk wel is. Dat verzoek maakt deel uit van de meer algemene eis om de applicaties publiek toegankelijk te maken (in een openbaar register) en te onderwerpen aan toezicht door de vakbonden (door ze op te nemen in collectieve arbeidsovereenkomsten).

33 De herkwalficatie van de arbeidsrelatie als loontrekkend werknemer werd ook daar een van de centrale vereisten van de wereldactiedagen.

34 De leden van de AUWA zijn NiUnRepartidorMenos, een Mexicaans collectief dat zich heeft uitgebreid naar Peru, Ecuador, Colombia, Chili en Argentinië. In Brazilië zien we de Entregadores Antifascistas (antifascistische koeriers) en Treta No Trampo; Glovers in Ecuador, Darle Vuelta A Todo en Agrupación Trabajadores de Reparto (ATR) in Argentinië, en Riders Unidos en Ya (Verenigde Koeriers) in Chili.

arbeidsomstandigheden in de hele wereld te verbeteren"³⁵. De coördinatie wordt georganiseerd door de rechtstreekse deelname van de werkers door bijeenkomsten met afgevaardigden van de groeperingen en democratische stemmen. Aangezien de bijeenkomsten tijdens de pandemie gestart zijn, vinden ze plaats via videoconferentie. Om haar eisen kracht bij te zetten, kiest de AUWA voor directe acties door het werk neer te leggen, en marsen en andere manifestaties te organiseren. Daarmee wil de internationale alliantie "komen tot de uitwerking van protocollen voor collectieve onderhandeling die garanderen dat de werkers zelf kunnen bijdragen aan de regeling van de platformeconomie". Bovendien wil ze samenwerken met onafhankelijke advocaten om internationale rechtszaken te kunnen aanspannen tegen de schending van de arbeidsrechten en de gezondheids- en

veiligheidsnormen door de internetplatformen.



Flyer van de AUWA voor de internationale actiedag op 24 februari 2021

Met die netwerken lijkt het eindelijk mogelijk om "een nieuw internationalisme" op te wekken. De beweging van de platformwerkers met de koeriers als speerpunt is immers een echt "klasselaboratorium" dat strategische innovaties promoot om te strijden tegen de risico's van substatuten en de algemene sociale achteruitgang die de meeste regeringen lijken te

bevorderen. De resultaten zijn momenteel wisselend en beperkt, maar onder druk van de collectieven en vakbonden die actief zijn in de beweging, vooral in het zuiden van Europa, zijn er toch rechtvaardige ontwikkelingen die getuigen van de vastberaden strijd voor de herovering van het recht om rechten te hebben.

Op 11 mei 2021 keurde de Spaanse minister van Werk na een akkoord met de sociale partners het decreet "Ley Riders" goed voor de bescherming van de arbeidsrechten van personen die leveringen doen via internetplatformen. Het decreet promoot een reeks maatregelen die het "vermoeden van arbeid in loondienst" bepalen en de verplichting om "de werkers te informeren over de algoritmes of systemen van kunstmatige intelligentie die de arbeidsomstandigheden beïnvloeden". Op 29 maart 2021 ondertekenden de Italiaanse vakverbonden (CGIL, CISL en UIL) een belangrijke overeenkomst met het platform Just Eat,

35 Vrije vertaling uit het charter van de alliantie Unidos World Action.

waarin stond dat de nationale collectieve overeenkomst voor de logistiek van toepassing zal worden voor de platformwerkers. De chauffeurs van het bedrijf zullen dus toegang krijgen tot een vast loon, arbeidsrechten, sociale zekerheid en bescherming van hun veiligheid en gezondheid.

Die wettelijke en contractuele evolutie stemt overeen met de eisen van het ETUC en/of de nationale vakbonden. Het streefdoel is dat het komende Europese initiatief minstens "kan leiden tot rechten voor atypische werkers, ongeacht of ze online of offline werken, en de digitalisering van de economie compatibel kan

maken met de arbeidsrelatie en het respect van de fundamentele rechten van werkers"³⁶. Maar naast die eisen voor de verdediging van het arbeidsrecht is er ook ruimte voor debat en actie over radicalere visies en het ongedachte van de digitale economie.

Radicaliteit en strijd tegen het ongedachte van de digitale economie

Tijdens de lockdown werden de "essentiële" werkers en jobs noodzakelijk geacht voor het overleven van de samenleving. Maar hebben we ook geen nood aan ideeën voor een uitstap uit het loonarbeidssysteem door een reddende emancipatie en door het werk als dusdanig te herdefiniëren? Zo, "te midden van de flagrante klassenongelijkheid van de coronapandemie, waar de voorwaarden voor een

massieve lockdown van toepassing zijn terwijl sommigen hun leven in gevaar moeten brengen om een mager inkomen te verdienen, is toch de mogelijkheid naar voren gekomen van een samenleving en van vormen van sociaal leven die niet ondergeschikt zijn aan de meedogenloze eisen van werk dat onderworpen is aan het regime van de opeenstapeling van kapitaal"³⁷.

Die radicale visie ten opzichte van het platformwerkmodel is er vooral één van de coöperatieve beweging. In het charter van Coopcycle, de Europese federatie van coöperaties, lezen we bijvoorbeeld dat coöperatieve deelplatformen worden opgericht met de bedoeling een alternatief te bieden voor de uitbuitende platformen [en een] antikapitalistisch en ethisch model te verdedigen"³⁸. Ze stelt ook

36 Antwoord van de ETUC op de eerste fase waarin de sociale partners werden geraadpleegd over een eventuele actie met het oog op de uitdagingen in verband met de arbeidsomstandigheden in het kader van platformwerk, 22 maart 2021.

37 Vrije vertaling uit De Genova, N., *La vie ou le capital. La pandémie du COVID 19 et les politiques de la vie*, Les mondes du travail, https://lesmondesdutravail.net/la-vie-ou-le-capital/#_ftn2.

38 Voor meer details over onze analyse met betrekking tot de strategie van coöperaties, met al haar beperkingen en dubbelzinnigheden, zie *Des coopératives pour refonder le travail de plateforme ?*, in Dufresne, Leterme (2021), p. 112-117.

vragen bij nieuwe kwesties in verband met het ongedachte van de digitale economie: in hoeverre kunnen we instemmen met het bestaan zelf van de diensten die door de platformen worden aangeboden? Moeten we de platformen niet als openbare infrastructures beschouwen? Of wat met het statuut van de data die als *commons*

beschouwd zouden kunnen worden?

Eind september 2021 vond er in Brussel een nieuw internationaal forum van platformwerkers en een internationale stakingsdag plaats om niet alleen de strijd tegen het ongedachte van de digitalisering en het langetermijndeбат erover in

gang te zetten, maar ook te waarschuwen over het proces van de Europese richtlijn die zou moeten worden goedgekeurd.

Anne DUFRESNE (www.gresea.be), september 2021

Vertaling en adaptatie:
Sara MUSCH, januari 2022

Meer info

ABDELNOUR, S. BERNARD, S. (2019), *Quelles résistances collectives face au capitalisme de plateforme ?* in ABDELNOUR, S., MEDA, D., *Les nouveaux travailleurs des applis*, Parijs, Puf/Vie des idées, pp. 61-74.

BELTRAN DE HEREDIA RUIZ, I. (2019), *Work in the platform economy: arguments for an employment relationship*, Barcelona, Huygens.

CHERRY, M. (2020), *Uber plébiscité en Californie*, Le grand continent, 12 november 2020.

DAUGAREILH, I., DEGRYSE, C., Pochet, P. (2019), *The platform economy and social law: Key issues in comparative perspective*, Working paper, ETUI.

DEGRYSE, C. (2016), *Digitalisation of the economy and its impact on labour markets*, Working paper, ETUI.

DORSEMONT, F., LAMINE, A. (2020), *Quels droits collectifs pour le travailleur de plateformes ? Champs*

d'application des droits fondamentaux et obstacles à leurs exercices, in LAMINE, A. WATTECAMPS, C., *Quel droit social pour les travailleurs de plateforme ? (Welk sociaal recht voor platformwerkers?)*, Brussel, Anthemis, pp. 299-350.

DUFRESNE, A. (2019), *Coursiers de tous les pays, Unissez-vous !*, Gresea Échos n°98, Brussel, juni 2019. Nederlandstalige versie: *Koeriers van alle landen, verenigt u!*

DUFRESNE, A., LETERME, C. (2021), *Travailleurs de plateforme. La lutte pour les droits dans l'économie numérique*, Gresea, april 2021.

GOMES, B. (2017), *Le statut juridique des travailleurs économiquement dépendants, vergelijkende studie in het Duits, Spaans, Frans, Italiaans en Engels recht*, 21 december 2017, OIT.

ILO (2018), *The architecture of digital labour platforms: Policy recommendations on platform design for worker well-being*,

ILO Research Paper Series, Genève, ILO.

JEHIN, A. (2018), *Coursiers à vélo et Deliveroo : les enseignements d'un combat social*, Smart.

LAMINE, A., WATTECAMPS, C. (2020), *Quel droit social pour les travailleurs de plateformes ? Premiers diagnostics et actualités législatives*, Brussel, Anthemis.

ROCCA, M. (2020), *Perspectives internationales : les juges face aux plateformes. La liberté d'allumer l'app et celle d'éteindre le droit du travail*, in LAMINE, A., WATTECAMPS, C., *Quel droit social pour les travailleurs de plateforme ?*, Anthemis, Brussel, pp. 85-97.

VANDAELE, K. (2018), *Will trade unions survive in the platform economy? Emerging patterns of platform workers collective voice and representation in Europe*, Working Paper, ETUI, 2018.05.

WILLEMS, M. (2021), *Le piège Deliveroo. Consommer les travailleurs*, Investig'Action.

Video's

Korte video's met A. Dufresne waarin ze uitleg geeft bij het abc van werk en digitalisering "travail et numérique", nosfuturs.net, juni 2021
[Platformeconomie](#)
[Uberisatie](#)
[Deconnecteren](#)

Interview met A. Dufresne
[Ubérisation, piège à cons](#)
als onderdeel van het debat *Sortir de l'urgence, réinventer*

l'avenir, georganiseerd door Still standing, in de hallen van Schaarbeek.

Debat [Travailleur.euses de plateforme, la lutte pour les droits dans l'économie numérique](#), georganiseerd door Econosphères, Gresea, Nosfuturs.net en pointculture, met A. Dufresne, A. Sebban, D. Sepulchre en M. Willems, op 1 juni 2021

Documentaire [Shift](#) van P. Beugnies, met J.B. Robillard, over het leven van een koerier in Brussel, mei 2021.

+ <https://nosfuturs.net/le-travail-qui-vient.html#t::shift>

[Conferentie](#) met Sarah de Heusch (Smart), Anne Dufresne (GRESEA) en Cédric Leterme (GRESEA), op 19 oktober 2021.