

FACTSHEET

**UBER - 1 JAAR
OP DE BEURS:
FNV MAAKT DE
BALANS OP**



Op 10 mei 2019 maakte Uber haar langverwachte beursgang. Het bedrijf dat in 2009 werd opgericht - en in 2014 met het inmiddels verboden UberPOP in Nederland werd geïntroduceerd - was uitgegroeid tot een wereldwijd bedrijf met takken in onder meer de taxibranche, maaltijdbezorging, fietsverhuur en het vracht. Nu een jaar later zit de wereld middenin een diepe coronacrisis, die op de eerste plaats een gezondheids crisis is, maar ook zware consequenties heeft voor de economie. In deze factsheet zetten we feiten en cijfers op een rij over wat Uber in dit eerste jaar allemaal te weeg heeft gebracht. Het succes van deze "startup", en unicorn (startup met minimaal 1 miljard aan beurswaarde) kent een donkere keerzijde.

TAXICHAUFFEURS IN DE FINANCIËLE PROBLEMEN DOOR CORONA

Vanwege de coronacrisis is het aantal taxiriten ingestort en daarmee ook het inkomen van de Uberchauffeurs. Maar omdat veel Uberchauffeurs hun auto leasen lopen hun kosten wel door. Uit een korte survey uitgezet onder taxichauffeurs blijkt dan ook dat meer dan 75% van de chauffeurs zich grote zorgen maakt, slechts 25% denkt over een jaar nog op de taxi te werken. 83% van de invullers hadden alleen taxi als inkomsten, 86% gaf aan geen buffer te hebben en 0% is verzekerd voor inkomensverlies. De chauffeurs geven aan het gemiddeld nog slechts anderhalve maand vol te houden. Ook maken chauffeurs zich zorgen over hun gezondheid. Bijna de helft van de chauffeurs denkt dat de veiligheidsmaatregelen geboden door Uber niet voldoende beschermen.

Resultaten survey Uberchauffeurs

Geeft aan Taxi als enige inkomsten bron te hebben	85%
Gestopt met werken door Corona	71%
Vindt beschermingmaatregelen onvoldoende	79%
Heeft een buffer	7%
Hoelang kunnen chauffeurs dit gemiddeld volhouden?	1,5 maand
Omzet is gedaald tot minder dan €500 / maand	100%
Gemiddelde doorlopende lasten	€1.258
TOGS aangevraagd	73%
TOZO aangevraagd	82%
Chauffeurs die denken over 1 jaar niet meer als taxichauffeur te werken	75%

Persoonlijke beschermingsmiddelen

Bijna 80% van de Uberchauffeurs vindt de beschermingsmaatregelen vanuit het bedrijf onvoldoende. Indien een Uberchauffeur helaas getroffen wordt door het coronavirus zegt Uber twee weken financiële compensatie aan te bieden, maar hoe dit precies gaat is onduidelijk.

Tegemoetkoming inkomen – de maatschappij mag betalen

Uber verzacht niks van de financiële klap en verwijst chauffeurs door naar de regelingen die de overheid betaalt voor zzp'ers. Raar, omdat Uber de chauffeurs als werknemers behandelt en alles bepaalt, maar nu geen enkele werkgeverszorg biedt. En de dure leaseregeling die met Leaseplan is getroffen via Uber: los dat zelf ook maar op. Doordat Uber stelselmatig alle werkgeversrisico's ontdoken heeft en geen belasting en sociale premies heeft afgedragen, ondanks juridische uitspraken en nieuwe wetgeving die dat wel vereisen, kunnen Uberchauffeurs geen aanspraak maken op de regeling die de overheid in het leven heeft geroepen voor werknemers, de NOW. Hiermee zouden chauffeurs hun loon doorbetaald kunnen krijgen en niet zo aan hun lot zijn overgelaten.

Andere inkomsten?

De taxibranche staat stil. De vraag vanuit toeristen, uitgaanspubliek, festivalgangers en forenzen - belangrijk deel van de inkomsten - is in een klap weggefallen. De chauffeurs hebben geen omzet. Van de gesproken chauffeurs is niemand (0%) verzekerd voor inkomensverlies en heeft de overgrote meerderheid (93%) geen buffer opgebouwd. Omdat de tarieven bij Uber zo ontzettend laag zijn hebben Uberchauffeurs niet de financiële ruimte om hier geld voor opzij te leggen.

Uber biedt de mogelijkheid alternatieve inkomstenbronnen aan te boren bijvoorbeeld Hourly Driver (passagiers met meerdere bestemmingen) en Hourly DropOff (bezorgingen) en UberMEDICS (vervoeren van medisch personeel).

Maar dit is een alles-of-niks systeem: Uberchauffeurs kunnen niet aangeven alleen pakketjes (Hourly DropOff) te willen vervoeren. Sommige chauffeurs zouden nog wel pakketjes willen vervoeren, maar geen mensen omdat ze het risico op besmetting met coronavirus te groot vinden. En de ritten die er nog wel zijn, betreffen vooral risicogroepen (medisch personeel, ouderen, zieken). Het weigeren van ritten met mensen is weer slecht voor je rating. Het is Uber dat (afhankelijk van rating en status) bepaalt voor welke optie chauffeurs wel/niet in aanmerking kan komen. Dus van een ware zelfstandige, die zelf bepaalt welke klus die aanneemt en welke niet, is geen sprake.

GEEN BUFFER OP KUNNEN BOUWEN: WINST BELANGRIJKER DAN MENSEN

Uit de analyse en survey van de FNV onder 125 chauffeurs blijkt dat zij gemiddeld rond €15 per uur verdienen. Na aftrek van alle kosten, blijft minder dan €9 over. Dus ver onder de €24 die Uber zelf rapporteert en zelfs onder minimumloon. Uber bepaalt de prijs en Uberchauffeurs kunnen niet onderhandelen over hun tarief. Ze zijn volledig afhankelijk van Uber en worden uitgeknepen. Uber bemoeit zich met elk aspect van hun werk en is wat FNV betreft een werkgever die gewoon een vast uurloon zou moeten betalen aan de hardwerkende chauffeurs. Als Uber de chauffeurs in dienst had genomen, dan hadden de Uberchauffeurs nu via de NOW de bescherming kunnen hebben, waar werknemers recht op hebben. Maar bij Uber is omzet belangrijker dan mensen.

	Uber (schijn zzp)	Loondienst + Taxi-CAO
Uurloon	€15,50 (gemiddelde omzet/uur)	€12,63 (bij 1 jaar ervaring) incl. 8 % vakantiegeld
Kosten per uur voor de chauffeur zelf (incl. belasting)	€7	€2,63*
Netto inkomen per uur	€8,50	€10
Ontslagbescherming	Nee	Ja
Medezeggenschap in bedrijf	Nee	Ja
Loon bij ziekte	Nee	Ja
Verzekerd voor arbeidsonderschiktheid	Nee	Ja
Pensioen	Nee	Ja
Uitkering bij werkloosheid (regulier)	Bijstand (1500 / 1050) MET partner + vermogenstoets	WW (75-70% loon) ZONDER partner + vermogenstoets
Bijzondere maatregel ivm Corona	TOZO - €1050/ €1500 (bijstand zonder toetsing partner + vermogen)	NOW – 100% loon (wg krijgt 90% loonkosten vergoed + wn blijft in dienst)

* € 5.478 (= loonheffing + pensioenpremie werknemer + werknemersbijdrage sociaal fonds taxi, alles bij elkaar gedeeld door 52 weken en daarna 40 uur per week)

UBER IS EEN WERKGEVER DIE ZICH MET ALLES ZICH MET ALLES BEMOEIT

Uber wil wel de lusten van werknemers, maar niet de lasten. Uber wil wel chauffeurs die ten alle tijden beschikbaar zijn en precies doen wat zij zeggen, maar niet de kosten voor sociale premies, verzekeringen, loon en pensioen.

Hoe beïnvloedt Uber de chauffeurs?

- Klantbeoordeling
- Wie er achter het stuur zit (binnen 1 minuut een selfie sturen als Uber dat vraagt)
- Aantal weigeringen en annuleringen
- Aansporen meer werk te nemen met pushberichten
- Tijdstip waarop gewerkt wordt

Kastensysteem

Uber voert het gezag uit op de chauffeurs. Zo hebben zij heel duidelijke eisen rondom het gewenste gedrag. Om de bezetting in bepaalde tijdvakken te garanderen is er een heus kastensysteem ontwikkeld (UberPro), waarbij chauffeurs worden gelokt met betere beloningen. Om hiervoor in aanmerking te komen moet er (minimaal) een bepaalde klantrating behaald zijn en minimaal een aantal punten gespaard worden door in bepaalde tijdvakken te

rijden. Bijvoorbeeld doordeweeks in de spits en nachten in het weekend. Voor alle chauffeurs geldt een maximum annuleringspercentage van 4%. Dit betekent in de praktijk dat annuleren niet kan.

Rang	Min. Rating	Extra eis
Blue	4,6	Geen (alle uber chauffeurs)
Gold	4,85	200-799 Punten;
Platinum	4,85	800- 1299 Punten
Diamond	4,85	1300+ Punten
Black (voor de luxe auto's	4,85	BMW, Audi, Mercedes of Tesla

Je moet punten verdienen en meer investeren om in aanmerking te komen voor de hogere rangen. Hogere rangen betekent meer inkomen. Op deze manier worden chauffeurs gestimuleerd (of gemanipuleerd) om te doen wat Uber wil: veel rijden, geen ritten weigeren op drukke tijden en een hoge rating houden. Dit lijkt sterk op gezag en aansturing. Een belangrijk kenmerk van werkgevers.

Ratingsystematiek

Uberklanten 'raten' hun Uberchauffeur op een 5-sterrenschaal. De rating moet gemiddeld minimaal 4,6 sterren zijn. Scoor je lager, dan wordt je geblokkeerd. Een UberBlack (luxe variant) moet zelfs gemiddeld 4,85 sterren staan om deze status te behouden. Ter vergelijking, 8,25 is cum laude op school, 9,7 is richting Einstein. De eisen die Uber stelt aan een voldoende zijn dus wel erg hoog. Daarnaast mogen chauffeurs niet te veel ritten weigeren, geen klachten krijgen. Bij Uber sta je bij elke slechte rating op de rand van inkomensverlies. Bijvoorbeeld als je gewoon je beroep uitoefent en zorgdraagt voor veiligheid binnen de auto en daarbuiten en de klant het daar niet mee eens is en je een lage rating geeft. Door de hoge ratingseis van Uber moet elke boordeling lager dan 5-sterren gecompenseerd door 5-sterren van volgende klanten. Dit pakt heel dramatisch uit:

	UberX	Uber Black
Rating gegeven	aantal 5 * nodig	aantal 5 * nodig
5	0	0
4	2	6
3	4	13
2	7	19
1	9	26

bij UberX moet een 1-ster rating gecompenseerd worden met 9 keer een 5-sterrenrating, bij UberBlack zelfs 26 keer een 5-sterrenrating. Klanten hebben dit niet door en geven lage ratings als het niet zo gezellig was. Bijvoorbeeld omdat de muziek niet harder mag of omdat de chauffeur niet verkeersregels wil overtreden.

Een taxichauffeur doet zijn werk goed als hij inzittenden veilig, via de kortste of snelste route naar de plaats van bestemming brengt en vriendelijk is. Uberchauffeurs moeten de baas zijn in hun eigen auto om hun werk goed te kunnen doen. Voor de verkeersveiligheid, voor de veiligheid van passagiers en voor zijn eigen veiligheid. Daarom moet een chauffeur ook zonder angst voor een lage rating zijn eigen inschattingen kunnen maken en zich kunnen concentreren op het verkeer.

VEILIGHEID: HOE VEILIG IS UBER?

Uit al onze interviews en Surveys (bij elkaar 200+ chauffeurs) blijkt dat de meeste chauffeurs standaard 50-60 uur per week werken en in sommige weken zelfs meer dan 60 uur. Niet zo gek, zonder deze lange dagen en uren halen zij onvoldoende omzet binnen om hun kosten eruit te halen en genoeg over te houden om van te leven. Bovendien spoort de app hen met pushberichten constant aan om online te blijven en te gaan rijden.

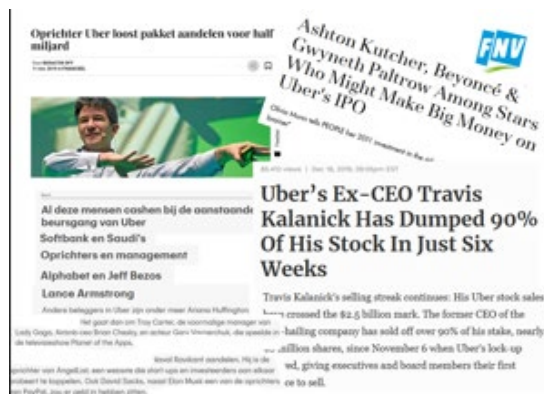
Dit alles heeft een negatief effect op het concentratievermogen en de veiligheid. Eind 2018/begin 2019 waren Uber chauffeurs binnen korte tijd betrokken bij een aantal dodelijke ongelukken. In reactie daarop heeft Uber onder het label 'safety never stops' een aantal maatregelen genomen (minimumleeftijd chauffeurs naar 21 jaar en rijtijdlimiet van 12 uur per dag). Maar dit is schijnveiligheid. Ook nadien blijft het aantal ongelukken waarbij Uber-chauffeurs betrokken zijn onverminderd hoog.

WINNAARS VAN DE BEURSGANG

De beursgang is voor een heel beperkte groep heel winstgevend geweest. Zo heeft de voormalig CEO en oprichter inmiddels zeker 2,5 miljard verdiend door zijn aandelen te verkopen. En zelfs nu zijn de aandelen nog veel waard.

Ook tijdens deze crisis heeft Uber \$6 miljard in zak en toegang tot nog eens minimaal \$2 miljard (de investeerders hebben inmiddels laten doorschemeren desnoods nog verder de portemonnee te trekken) aan financiële buffer. Uber zal de crisis overleven, ten koste van de chauffeurs (zij vangen de financiële klappen op) en ten koste van andere taxibedrijven, want zij hebben niet dezelfde onbegrensde middelen. De coronacrisis speelt Uber dus in de kaart en zonder overheidsingrijpen zal Uber nog groter worden en komt een monopolie in zicht.

Naam	Waarde aandelen 10-5-2019
Travis Kalanick (oprichter)	\$5,49 miljard
Garrett Camp (oprichter)	\$3,772 miljard
Ryan Graves (werknemer)	\$1,558 miljard
Benchmark Capital	\$6,8 miljard
Softbank Vision fund	\$10 miljard
The wealth fund of Saudi Arabia	\$3,3 miljard
Google ventures	\$3,2 miljard
Lowercase Capital	\$ 2 miljard



Uber is een bedrijf door en voor investeerders. Naast de oprichters van Uber staken o.a. Google (Alphabet), het Japanse SoftBank en de Saudische Regering (The Public Investment Fund) miljarden aan durfkapitaal in Uber. Met maar één doel; Uber het grootste taxibedrijf ter wereld te laten worden. Ten koste van alles. Want als het bedrijf de grootste is, kan het ook éézijdig de prijs bepalen en de eigen marge omhoog gooien, waarbij zowel klanten als chauffeurs de dupe worden. Een strategie die inmiddels bekend is van Amazon.

ONEERLIJKE CONCURRENTIE MET ANDERE TAXIBEDRIJVEN

Doordat Uber altijd kan rekenen op injecties met durfkapitaal, werkt met schijnzelfstandigen (waarvoor het geen premies of belastingen afdraagt) en hen lage tarieven betaalt, kan Uber de prijs van een taxirit voor de klant kunstmatig laag houden (en zo de markt 'kopen'), waardoor reguliere taxibedrijven op een oneerlijke manier worden weggeconcentreerd. Ter illustratie hieronder de kosten van 2 willekeurige ritten met een reguliere taxi versus een UberX minimum en maximumprijs

Ritprijzen 3-5-2020	Reguliere Taxi	UberX minimale prijs	UberX maximale prijs
Schiphol aankomst - Dam (A'dam)	€ 66	€ 33	€ 44
R'dam CS - Utrecht CS	€ 158	€ 73	€ 98

BENADELING VAN DE SAMENLEVING: UBER ONTWIJKT BELASTING

Uber heeft in Nederland minimaal 38 verschillende rechtspersonen gevestigd en zal in 2021 ook het internationale hoofdkantoor in Nederland vestigen. In de recente Franse uitspraak werd Uber dan ook een Nederlands bedrijf genoemd. Alle werkers van Uber ter wereld vallen onder Nederlands recht (met uitzondering van VS). Nederlands bedrijf, Nederlandse belastingen, zou je denken. Toch betaalt Uber naar grote waarschijnlijkheid geen belasting in Nederland. Uber heeft in maart 2019 haar intellectueel eigendom verplaatst van Bermuda naar Nederland. Door deze constructie betaalt het over de eerste 6,1 miljard dollar (5,5 miljard euro) winst geen belasting. Hoewel het bedrijf als geheel verliesgevend is, vanwege hoge investeringskosten, heeft het voor zichzelf alvast een enorm belastingvoordeel geregeld.

Hoeveel Uber de samenleving exact benadeelt (aan premies, belastingen, sociale fonds, etc.) moet nog nader bepaald worden. Een voorzichtige berekening: 4000 chauffeurs x € 7481 per jaar (wat Uber zou moeten betalen indien de chauffeurs in loondienst waren) wijst in de richting van bijna €30 miljoen.

Doordat deze chauffeurs nooit als werknemers zijn aangemerkt, doen zij nu tijdens de Coronacrisis een beroep op de regelingen die eigenlijk zijn bedoeld voor echte zelfstandig ondernemers.

Volgens onze survey doet 82% van de Uberchauffeurs een beroep op de TOZO en 67% op de TOGS. Het zou dan gaan om 11,7 miljoen aan TOZO (82% x 4000 chauffeurs x €3.570) en (mits toegekend) 10,7 miljoen aan TOGS (67% x 4.000 chauffeurs x €4.000). En dat allemaal met dank aan een bedrijf dat bijna geen belasting betaalt en zijn eigen chauffeurs uitbuit als schijnzelfstandigen. Hoe lang gaan wij als samenleving dit nog accepteren?

Facts & Figures	Officieel
Aantal chauffeurs in Nederland	Officieel 4000, in de wandelgangen spreekt Uber zelf over 8.000 chauffeurs
Chauffeurs wereldwijd	5 miljoen
Werknemers in dienst	26900
Landen actief	69
Aantal klanten	111 miljoen per maand
Aantal ritten 2019	7 miljard
Omzet 2019	\$ 49,4 miljard
Service Fee (commissie) voor Uber	25% van elke rit = \$14,4 miljard in totaal
Winst UberTaxi 2017	\$ 388 miljoen
Winst UberTaxi 2018	\$ 1,5 miljard
Winst UberTaxi 2019	\$ 2,1 miljard
Service Fee per chauffeur in Nederland	€ 11.906 per chauffeur per jaar Een gemiddelde chauffeur in Nederland heeft 2.580 ritten per jaar met een gemiddelde ritprijs van €18,46. Hiervan gaat 25% (€4,61) naar Uber. D.w.z. per chauffeur per jaar 2.580 * €4,61 = € 11.906 aan service fee richting Uber.
Waar geeft Uber geld aan uit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantoorgebouw (2021): Tropolis Park (Zuid-As) – geschat € 11,5 miljoen per jaar ▪ Sales & Marketing: \$4,6 miljard in 2019 ▪ Research & Development: \$4,8 miljard in 2019 ▪ Zelfrijdende auto's: \$1 miljard ▪ Juridische kosten: gemiddeld \$400 miljoen per jaar
Belasting betaald	€0,-
Waarde aandeel bij beursgang	\$45
Huidige waarde aandeel	\$27

