



Postbus 3008 / 2700 KS Zoetermeer

Reactie op het concept-Besluit houdende nadere regels over de beoordeling of sprake is van arbeid verrichten in dienst van een werkgever als bedoeld in artikel 610, lid 1, van Boek 7 Burgerlijk Wetboek (Besluit verduidelijking beoordeling arbeidsrelaties)

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de ondernemersorganisatie voor logistiek dienstverleners, wegtransportbedrijven en expediteurs. Binnen de sector transport en logistiek zijn ruim 170.000 werknemers werkzaam.

Bovengenoemd concept-besluit verlangt een inhoudelijke reactie, zeker nu er onvoldoende rekening wordt gehouden met het specifieke karakter van de sector Transport en Logistiek.

1. Samenvatting

De positie van de vervoerder wijkt fundamenteel af van die van zelfstandigen in andere sectoren. Dit blijkt uit:

1. publiekrechtelijke regulering – de communautaire vergunning vereist vestiging, betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.
2. privaatrechtelijk regime – Boek 8 BW en het CMR-verdrag leggen een resultaatsverbin-
tenis en strikte aansprakelijkheid op.
3. kapitaalintensiteit – hoge investeringen in materieel en vaste lasten.
4. eigen verantwoordelijkheid voor rij- en rusttijden – directe nalevingsplicht en sanctierisico.

En verder kan hier nog genoemd worden de economische realiteit – opereren in een Europese markt met harde concurrentie en ondernemersrisico.

En met al deze punten is in het concept-besluit geen rekening gehouden. Transport en Logistiek Nederland vraagt u dan ook om in de AMvB een stuk maatwerk op te nemen voor de transport en logistieke sector door de communautaire vergunning, de investeringen en

alle specifieke regelgeving een aparte plek te geven als duiding voor het werken als zelfstandige binnen een (wettelijk) zwaar gereguleerd juridisch en economisch kader. Het in de regelgeving hiermee rekening houden, zou helpen bij het bieden van zekerheid aan onze leden om niet gezien te worden als schijn-zzp'ers.

2. Inleiding

Transport en Logistiek Nederland en haar leden maken zich zorgen over de Wet Vbar en de inkleuring van het begrip 'werken in dienst van', zoals dat in dit concept-besluit wordt vormgegeven. Immers, in het concept-besluit, en de bijbehorende toelichting, wordt geen rekening gehouden met de speciale situatie van de transport en logistieke sector.

Zo geldt er voor de transport en logistieke sector een groot aantal publiekrechtelijke en privaatrechtelijke regels die maken dat een vervoerder fundamenteel anders gepositioneerd is dan zzp'ers in andere sectoren. Gevolg is dat al snel geoordeeld zou kunnen worden dat er sprake is van werkinhoudelijke of organisatorische aansturing dan wel gezag. De transport- en logistieke sector heeft echter te maken met vervoersovereenkomsten met geheel andere rechten en plichten dan die voortvloeien uit de overeenkomst van opdracht.

Datzelfde geldt voor de materialen waarmee gewerkt wordt. De investeringen in materieel zijn erg groot; zo kost een vrachtwagen al gauw 200.000 euro. Als het gaat om elektrisch materieel zijn de bedragen nog vele malen hoger. Iemand die een dergelijke investering doet kan toch niet gezien worden als schijnzelfstandige/werknemer!

Daar komt bij dat men om vervoer te mogen verrichten over een communautaire vergunning moet beschikken. En om die vergunning te kunnen krijgen moet aan strikte voorwaarden zijn voldaan.

De afwijkende wetgeving, de omvang van de investering en het bezit van de communautaire vergunning waren altijd aanleiding voor het geven van duidelijkheid vooraf. Echter, in het concept-besluit is deze duidelijkheid niet terug te vinden. Er is dan ook onvoldoende

rekening gehouden met het specifieke kader dat geldt voor de transport- en logistieke sector. Daardoor bestaat het risico dat gezichtspunten verkeerd worden afgewogen. Immers, een bepaald gezichtspunt dat in de afweging tussen een arbeidsovereenkomst en een overeenkomst van opdracht gezien kan worden als een gezichtspunt dat wijst op een arbeidsovereenkomst, dient in de afweging tussen een arbeidsovereenkomst en zelfstandigheid op basis van een vervoersovereenkomst wellicht te worden gezien als een element dat wijst op een vervoersovereenkomst en daarmee op het werken als zelfstandige. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de vraag of er sprake is van een resultaatsverbintenis. In het kader van deze regelgeving is gezegd dat als er langer voor een bepaalde werkgevend gewerkt wordt dat eerder wijst op een inspanningsverbintenis. Terwijl op basis van het vervoersrecht per definitie sprake is van een resultaatsverbintenis, los van de duur van een opdracht. En zo zijn er meer punten aan te wijzen.

3. Specifieke kenmerken

Hierna zal worden ingegaan op de specifieke regelgeving en omstandigheden die betrekking hebben op transport en logistiek.

a. Publiekrechtelijk kader: communautaire vergunning

De communautaire vergunning vormt een harde scheidslijn en bevestigt de zelfstandige positie van de vervoerder. Om een vergunning te verkrijgen moet worden voldaan aan:

- *Werkelijke en duurzame vestiging*
Een vervoerder moet beschikken over een fysieke vestiging, inclusief administratie en een of meerdere voertuigen;
- *Betrouwbaarheid*
Aantoonbaar via o.a. een VOG; veroordelingen kunnen leiden tot intrekking van de vergunning;
- *Financiële draagkracht*
Minimaal € 9.000 eigen vermogen of borg voor het eerste voertuig;

- *Vakbekwaamheid*

Het behalen van het vakdiploma beroepsgoederenvervoer door het succesvol afleggen van examens. De vervoerder is zelf ook vervoersmanager en draagt deze verantwoordelijkheid.

Voor aanvullende specialisaties gelden bovendien extra certificeringen, zoals ADR (gevaarlijke stoffen), het vervoer van levende dieren of levensmiddelen.

Kenmerkend verschil: in vrijwel geen andere sector geldt een vergelijkbaar dwingend publiekrechtelijk kader dat ondernemerschap institutioneel bevestigt en toetreding voor lichtvaardige “schijnconstructies” voorkomt.

b. Privaatrechtelijk kader: vervoersovereenkomst

Het Nederlandse vervoerrecht (Boek 8 BW, art. 8:1090–1138) en het dwingendrechtelijke CMR-verdrag (bij internationaal vervoer) leggen uitgebreide verplichtingen op:

- *Resultaatsverbintenis (art. 8:1095 en 8:1096 BW)*

De vervoerder is verplicht de ontvangen goederen intact (d.w.z. zonder schade of verlies) en binnen de afgesproken termijn (d.w.z. zonder vertraging) af te leveren.

- *Aansprakelijkheid (art. 8:1105 BW)*

Bij schade, verlies of vertraging is de vervoerder aansprakelijk, behoudens enkele limitatieve exoneratiegronden.

- *Contractspartij*

De vervoerder sluit rechtstreeks een overeenkomst met de afzender; hij is niet ingebed in de organisatie van de afzender.

- *Verzekering in de praktijk*

Vrijwel iedere vervoerder dekt zijn aansprakelijkheid af via een vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering.

- *Operationele verantwoordelijkheid*

De vervoerder beslist over route, planning, voertuigkeuze, en draagt vaak zorg voor laden, lossen en correct lading zekeren.

Ook internationaal (CMR-verdrag, art. 17 e.v.) gelden dezelfde strikte dwingendrechtelijke (!) aansprakelijkheidsregels, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen grote en kleine vervoerders.

Kenmerkend verschil: de omvang en (semi-)dwingende aard van dit kader (ruim 90 artikelen) zijn veel zwaarder dan bij de overeenkomst van opdracht, de overeenkomst die door vrijwel alle andere zelfstandigen in andere sectoren wordt gebruikt (Boek 7 BW, 7:400 e.v., slechts 13 artikelen). De vervoerder opereert dus binnen een sterk gereguleerd ondernemingskader.

c. Kapitaalsinvestering en vaste kosten

- *Investering in materieel*

Aanschaf of lease van een trekker (al snel een investering van € 200.000, elektrisch aanzienlijk duurder) en vaak ook nog een oplegger, met alle kosten van dien.

- *Langlopende verplichtingen*

Leasecontracten, onderhoud, verzekeringen (WAM, AVB, vervoerdersaansprakelijkheid, casco).

- *Exploitatiekosten*

Brandstof (1:3), banden, reparaties, tol, boetes en debiteurenrisico.

Kenmerkend verschil: het kapitaalrisico en de vaste kostenbasis van een vervoerder zijn vele malen groter dan die van een zelfstandige in bijvoorbeeld de platformeconomie of de bouw.

d. Regulering van arbeid: rij- en rusttijden

Een vervoerder is wettelijk gebonden aan de regels rondom rij- en rusttijden en moet deze zelf naleven, registreren (tachograaf) en administreren. De vervoerder draagt de directe verantwoordelijkheid en het sanctierisico bij overtredingen.

3. Resumerend

De positie van de vervoerder wijkt fundamenteel af van die van zelfstandigen in andere sectoren. Dit blijkt uit:

1. publiekrechtelijke regulering – de communautaire vergunning vereist vestiging, betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.
2. privaatrechtelijk regime – Boek 8 BW en het CMR-verdrag leggen een resultaatsverbinding en strikte aansprakelijkheid op.
3. kapitaalintensiteit – hoge investeringen in materieel en vaste lasten.
4. eigen verantwoordelijkheid voor rij- en rusttijden – directe nalevingsplicht en sanctierisico.

En verder kan hier nog genoemd worden de economische realiteit – opereren in een Europese markt met harde concurrentie en ondernemersrisico.

En met al deze punten is in het concept-besluit geen rekening gehouden. Transport en Logistiek Nederland vraagt u dan ook om in de AMvB een stuk maatwerk op te nemen voor de transport en logistieke sector door de communautaire vergunning, de investeringen en alle specifieke regelgeving een aparte plek te geven als duiding voor het werken als zelfstandige binnen een (wettelijk) zwaar gereguleerd juridisch en economisch kader. Het in de regelgeving hiermee rekening houden, zou helpen bij het bieden van zekerheid aan onze leden om niet gezien te worden als schijn-zzp'ers.