



Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft het concept-wetsvoorstel en de concept-memorie van toelichting met interesse gelezen.

Uit het voorstel blijkt dat het begrip 'arbeid verrichten in dienst van', als genoemd in de definitie van de arbeidsovereenkomst, aan de hand van 3 criteria (A, B en C) wordt beoordeeld:

- A. de werkinhoudelijke aansturing;
- B. de inbedding van de werkzaamheden of de werknemer in de organisatie;
- C. het werken voor eigen rekening en risico.

Elk van die criteria wordt vervolgens weer verder uitgewerkt, welke uitwerking zal worden opgenomen in een AMvB.

TLN voorziet problemen in deze manier van het kwalificeren van de arbeidsrelatie. In het beroepsgoederenvervoer over de weg wordt gewerkt op basis van de vervoersovereenkomst, meestal uitgevoerd met aanvullende voorwaarden (CMR/AVC condities). Aan deze vervoersovereenkomst, die in boek 8 van het BW geregeld is, zijn bepaalde wettelijke kaders verbonden. Zo is de afzender bevoegd om instructies te geven over de wijze waarop het transport plaats moet vinden en de voorwaarden waaronder dit transport plaats moet vinden (denk aan gekoeld transport bijvoorbeeld). De vervoerder en degene die het vervoer feitelijk uitvoert (de chauffeur) zijn verplicht deze instructies op te volgen. Hiermee wordt vanuit deze wettelijke kaders alleen al voldaan aan het A-criterium, in een situatie waarbij er overduidelijk sprake is van een relatie afzender/vervoerder.

Voor wat betreft het B-criterium geldt dat ondernemers in het transport toegevoegde waarde leveren doordat zij het transport zoveel mogelijk in de operatie van hun afzenders integreren. Transportbedrijven zetten ondervoerders in. Dat betekent dat die ondervoerders zich per definitie bezighouden met werkzaamheden die behoren tot de kernactiviteit van de organisatie. Dat betekent verder dat die activiteiten ook een structureel karakter hebben en het betekent dat de ondervoerders zij-aan-zij werken met werknemers die ook goederen vervoeren. Kortom aan alle elementen van de organisatorische inbedding zal veelal zijn voldaan.

Maar het voorgaande kan niet anders. Een transportondernemer moet zijn materieel afstemmen op de operatie van de klant. Er kunnen immers geen verhuizingen uitgevoerd worden met een tankwagen. Dit materieel kan worden gekocht of geleased. Dit is een lange termijn investering, waarbij het gekozen materieel het aantal mogelijke opdrachtgevers dat de ondernemer kan hebben beperkt. Dat is inherent aan het werk. Deze omstandigheden brengen ook met zich mee dat men vaak gedurende langere tijd voor één of een beperkt aantal opdrachtgevers werkt.

En dan hebben we het inmiddels over het C-criterium. Een erg belangrijk criterium. Een element dat bij dat criterium voor de sector transport en logistiek een belangrijke rol speelt en dat in het kader van het concept-wetsvoorstel geheel buiten beschouwing blijft, is de vergunningplicht uit de Wet Wegvervoer Goederen (WWG) en de daaruit voortvloeiende eis van dienstbetrekking.

Als er vervoer wordt verricht waarop de WWG van toepassing is, heeft de ondernemer een vervoersvergunning nodig. Deze wordt onder strenge voorwaarden afgegeven door de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO), die hierbij beoordeelt:

- of de ondernemer het vereiste ondernemersdiploma heeft,
- of de vervoerder/vervoersmanager betrouwbaar is en,
- of er voldoende financiële draagkracht is,
- of er sprake is van een reële vestiging en of de ondernemer beschikt over eigen materieel.



Door deze vergunningplicht bestaat er voor vervoer dat onder de WWG valt per definitie al een scheiding tussen werknemers en zelfstandigen. Een zelfstandig ondernemer in het beroepsgoederenvervoer bezit een eigen vrachtauto, en dat is een enorme investering. De ondernemer loopt door deze investering ook grote financiële risico's. Uiteraard moet de ondernemer ook zorgen voor eigen verzekeringen. Dit is wezenlijk anders dan de chauffeurs die in loondienst hun werkzaamheden verrichten. En ook wezenlijk anders dan een "zelfstandig chauffeur" die op het materieel van een andere vervoerder rijdt. Overigens mag dat feitelijk niet als die vervoerder vergunningplichtig is, de WWG schrijft voor dat de vergunninghouder die beroepsvervoer verricht alleen chauffeurs in loondienst op de auto mag laten rijden.

Wanneer dit wetsvoorstel ongewijzigd doorgang vindt zonder eerdergenoemde toepasselijke wetgeving te laten prevaleren, zal dit voor de transport en logistieke sector grote gevolgen hebben. Op 1 januari 2023 kent onze sector ruim 16000 bedrijven die vergunningplichtig vervoer verrichten. Hiervan zijn er 6876 bedrijven met 1 NIWO transportvergunning. Deze 6876 zelfstandig ondernemers verrichten vergunningplichtig vervoer en zijn in het bezit van een vervoersvergunning en eigen materieel.

Daarmee staat voor de WWG vast dat zij ondernemer zijn. Op basis van de criteria voor het kwalificeren van de arbeidsrelatie zouden deze transportondernemers wellicht allemaal een dienstverband geacht worden te hebben met de opdrachtgever. Dit zou betekenen dat zelfstandig ondernemerschap in onze sector onmogelijk wordt.

Aan dit wetsvoorstel dienen dus sectorspecifieke afspraken toegevoegd te worden. Waar er sprake is van ondernemerschap, doordat de vervoerder vervoer verricht dat binnen de kaders van de WWG valt en de vervoerder aan de eisen vanuit de WWG voldoet, zou voor de kwalificatie van de arbeidsrelatie ondernemerschap aangenomen moeten worden. Een dergelijke uitzonderingspositie is er ook altijd geweest voor het beroepsgoederenvervoer, de omvang van de investering in het eigen materieel en de vervoersvergunning hebben daar altijd een rol bij gespeeld. In de periode van de VAR kende onze sector maatwerkafspraken met het UWV die gebaseerd waren op een eigen vrachtauto en een vervoersvergunning. Onder de wet DBA was onze sector de eerste sector met een modelovereenkomst die deze duidelijkheid ook afdoende regelde voor het beroepsvervoer. De basis van de modelovereenkomst was wederom de eigen wagen en de vervoersvergunning.

Met de nu voorliggende wetgeving gaan onze zelfstandige ondernemers in de problemen komen. Zij zullen hun opdrachten kwijtraken, en met de schuld van de langlopende investeringen blijven zitten. Kortom, zij zullen hun onderneming moeten staken. De specifieke vervoerswetgeving stelt eisen aan afzenders en verzenders binnen het transport die niet passen bij de voorgestelde criteria en de daarbij horende formule.

Indien de wetgever sectorspecifieke afspraken in het wetsvoorstel onwenselijk acht moet in ieder geval in de C-criteria opgenomen worden dat als er een wettelijke bepaling van kracht is (zoals de WWG) van waaruit ondernemerschap alleen onder voorwaarden mogelijk is, wordt aangenomen dat er sprake is van ondernemerschap als aan die voorwaarden is voldaan, zoals wederom het hebben van een vervoersvergunning en eigen materieel.

Om zekerheid vooraf te geven over de kwalificatie van de arbeidsrelatie moet ook onze modelovereenkomsten beroepsgoederenvervoer vanuit de wet DBA in stand gehouden worden.