

## **Reactie Koninklijk Nederlands Vervoer op het wetsvoorstel verduidelijking beoordeling arbeidsrelaties en rechtsvermoeden**

Den Haag, 9 november 2023

KNV is de koepelorganisatie voor het beroepspersonenvervoer, en vertegenwoordigt ondernemers in onder meer de zorg- en taxivervoersector alsmede in de touringcarsector. In beide sectoren worden in meer of mindere mate ZZP'ers ingezet.

KNV onderschrijft de noodzaak om schijnzelfstandigheid tegen te gaan, en om volstrekte duidelijkheid te verkrijgen omtrent de vraag of werkenden als werknemer of als zelfstandige aan te merken zijn. In die zin merkt KNV de omstandigheid dat het wetsvoorstel tot stand is gekomen aan als positief. Evenwel is er inhoudelijk het nodige op het voorstel aan te merken. Onderstaand wordt dit nader uitgewerkt.

### **1. Te weinig ruimte voor ondernemerschap**

In de voorgestelde systematiek komt het ondernemerschap pas in het kader van element C aan de orde. Wat KNV betreft dient dit element juist als eerste element getoetst te worden. Indien na die toetsing blijkt dat er sprake is van ondernemerschap, is de uitkomst duidelijk, en behoeven de elementen “werkinhoudelijke aansturing” en/of “organisatorische inbedding” niet meer nagegaan te worden.

Bovendien ontbreken duidelijke criteria die het zelfstandig ondernemerschap duidelijk maken.

In het verlengde van het vorenstaande wordt in het voorstel te zeer naar de opdracht als zodanig gekeken, en niet naar de persoon van de ondernemer. Het inbeddingscriterium is op zichzelf te zeer gericht op de arbeidsovereenkomst en biedt aldus te weinig ruimte voor ondernemerschap.

### **2. Geen duidelijkheid vooraf**

Het wetsvoorstel zal niet leiden tot de noodzakelijke duidelijkheid vooraf. Het is voor zowel opdrachtnemers als opdrachtgevers wezenlijk dat, voordat de werkende de betreffende werkzaamheden aanvangt, onomstotelijk de aard van de arbeidsrelatie vaststaat. Het systeem als opgenomen in het voorstel biedt te veel ruimte voor interpretatie en is te complex. Het is waarschijnlijk dat de specifieke uitwerking in individuele gevallen opnieuw, net zoals dat vandaag de dag aan de orde is, zal moeten uitkristalliseren in rechtspraak. Dat is juist niet de bedoeling.

### **3. Begrippen “inbedding” en “kernactiviteit”**

Beide begrippen zullen aanleiding vormen voor een lange reeks aan rechterlijke uitspraken.

“Inbedding” is op zichzelf een onduidelijk begrip en zal de kwalificatievraag niet oplossen. De term is dus te vaag, terwijl gebruik ervan altijd zal leiden tot een grijs gebied, met de eerdergenoemde gerechtelijke procedures tot gevolg.

Ten aanzien van het begrip “kernactiviteit” is niet duidelijk hoe dit wordt vastgesteld. Geschiedt dit aan de hand van een SBI code? Dit in de wetenschap dat in de corona-periode pijnlijk aan het licht is gekomen dat de desbetreffende registratie zeer geregeld niet juist bleek te zijn. Daar komt bij dat gebruik wordt gemaakt van brede categorie-omschrijvingen en bedrijven in voorkomende gevallen een code kiezen die niet overeenkomt met de echte kernactiviteit. De vraag is dus hoe, en aan de hand van welke maatstaven, vastgesteld zou moeten worden wat de kernactiviteit is. Dit is als gezegd niet helder.

### **4. Rechtsvermoeden**

KNV huldigt het standpunt dat het instrument, inhoudend dat indien er sprake is van verdiensten onder een bepaald uurtarief, er sprake is van een rechtsvermoeden aangaande het bestaan van een arbeidsovereenkomst, op zichzelf een goede en werkbare maatregel zou kunnen zijn.

Zijdens KNV bestaan er wel bezwaren tegen de wijze waarop het bedrag ad € 32,24 per uur tot stand is gekomen en tegen de hoogte van dat bedrag.

Het bedrag ad € 32,24 lijkt willekeurig tot stand te zijn gekomen. Weliswaar ligt er een berekeningswijze aan ten grondslag (120% van het per 1 juli 2023 geldende minimumloon voor werknemers op basis van een 36-urige werkweek, vermeerderd met een aantal opslagen voor kosten die een zelfstandig ondernemer maakt), maar een concrete onderbouwing van het aantal zzp'ers dat een vergoeding van minder dan € 32,24 per uur ontvangt ontbreekt. Het kabinet weet dus niet in welke mate er überhaupt sprake is van de onderhavige problematiek.

Vervolgens is het bedrag niet realistisch en te hoog. In de zorgvervoer- en taxisector alsmede in de touringcarssector zijn voldoende voorbeelden te vinden van zzp'ers die op basis van een lager tarief een gezonde onderneming drijven.

### **5. Handhaving**

Er geldt al jarenlang een moratorium. Het is zaak dat toekomstig, op basis van heldere regels en uitgangspunten die vooraf kenbaar zijn, handhaving werkelijk plaats gaat vinden. Dat moet dan wel mogelijk zijn. Eerder, in onderdeel 1, werd reeds aangegeven dat er te zeer naar de opdracht wordt gekeken en minder naar de persoon van de ondernemer. Indien in de praktijk per opdracht getoetst wordt zal dat -dat is in elk geval een grote zorg van KNV- dit snel leiden tot het dichtslippen van het handhavingsmechanisme. Bijkomend positief effect van het hanteren van het criterium “ondernemerschap” als eerste toetssteen is dus dat werkelijke handhaving reëler is.

### **Conclusie**

KNV is van mening dat in beginsel met het wetsvoorstel een goede weg wordt ingeslagen. Het voorstel dient evenwel, rekening houdend met het vorenstaande, te worden aangepast.