



Hoofdelijke aansprakelijkheid voor de lonen, sociale- en fiscale schulden

Positie van UPTR

Verwijzend naar het project van de Staatssecretaris in het kader van de strijd tegen de sociale – en fiscale fraude, wil UPTR graag volgende zaken naar voor brengen:

1. De transportsector is een sector die voornamelijk bestaat uit (kleine) kmo's:

Zoals u kan zien in de gegevens afkomstig van het Instituut wegTransport & Logistiek België (ITLB) van 2012, zijn – volgens de officiële cijfers afkomstig van de FOD Mobiliteit – 40% van de 8.615 transportbedrijven die in 2012 (nog steeds) actief in België waren zelfstandige chauffeurs, die rijden met hun – enige – vrachtwagen.

Bovenop die 40% zelfstandige chauffeurs, komt nog eens bij 34% van de bedrijven waarvan de vloot niet meer dan 5 Belgische vrachtwagens bevat. Slechts 113 Belgische bedrijven (1,37%...) heeft een vloot van 50 vrachtwagens en meer...

→ Het project van de Staatssecretaris Crombez lijkt ons volledig onaangepast voor onze sector in termen van administratieve overlast, zeker als men weet dat dat onderaanneming om operationele redenen een algemene verspreide praktijk is in onze sector.

2. De Europese regelgeving inzake toegang tot het beroep:

a) Nationaal vervoer en cabotage

Verordening 3118/93 van 25 oktober 1993 definieerde wegcabotage als “het tijdelijk verrichten van binnenlands beroepsgoederenvervoer over de weg [door een ondernemer in het beroepsgoederenvervoer over de weg van een Lid-Staat in een andere Lid-Staat, zonder aldaar een zetel of andere vestiging te hebben.”

Het klassiek voorbeeld van cabotage is dat van een Slowaaks bedrijf dat transport(en) uitvoert Antwerpen - Mechelen.

Het tweede voorbeeld van cabotage (dat niet uit het oog mag worden verloren....) is dat van een Belgisch transport dat, op de terugweg van een internationaal transport Antwerpen→Marseille, in Frankrijk de volgende transporten uitvoert:

1. Marseille → Lyon
2. Lyon → Reims
3. Reims → Rijsel

Op 14 mei 2010 is er een nieuwe Europese Verordening (EG) nr. 1072/2009 in werking getreden.

Deze laatste heeft een Europees kader gecreëerd voor de cabotagepraktijk en dat voor alle landen van Europa BEHALVE in de BENELUX (waar er al regelgeving bestond voor de Europese regelgeving).

De Europese regelgeving preciseert voortaan de voorwaarden welke toepasselijk zijn op het cabotagevervoer, met name:

- een maximum van 3 nationale cabotageritten;
- volgend op een internationaal transport;
- verwezenlijkt binnen een termijn van zeven dagen.

Op het grondgebied van de BENELUX zijn de respectieve bedrijven van de drie lidstaten in de buurlanden niet onderworpen aan enige beperking op het vlak van cabotage.

Op het vlak van de vervoersregelgeving is binnen de BENELUX het nationaal transport dus volledig geliberaliseerd.

b) Internationaal vervoer

Dezelfde Europese verordening (EG) nr 1072/2009 stelt het principe voorop van de complete en totale liberalisatie van de internationale transportmarkt.

- ➔ Een Belgische onderneming (bvb. een steengroeve, suikerraffinaderij, een chemisch bedrijf, enz....), die klant (opdrachtgever of expediteur) is van een transportfirma, zal aan de cascade aansprakelijkheid ontsnappen wanneer ze ervoor kiest:
- hetzij een beroep te doen op eender welke Europese transporteur voor haar **internationale** transporten, en zelfs **voor nationale** transporten met naleving van de regelgeving betreffende cabotage;
- hetzij een beroep te doen op het even welke Luxemburgse of Nederlandse transporteur voor haar **nationale of internationale** transporten.

De conclusie die UPTR uit dit ontwerp van regelgeving trekt is dat het gaat om niet meer of niet minder dan een uitnodiging aan de wereld van de industrie en de handel om geen beroep te doen op de diensten van Belgische transporteurs...

c) Gecombineerd vervoer

Verordening 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg bepaalt woordelijk: "Deze verordening laat onverlet de bepalingen inzake het aan- of uitrijden van goederen over de weg in het kader van gecombineerd vervoer als vastgelegd in Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten."

Concreet betekent dit dat de beperkingen op het vlak van cabotage eenvoudigweg niet van toepassing zijn zodra het gaat om een transport van maritieme containers (bijv. van Antwerpen of Zeebrugge naar om het even welke Belgische bestemming).

3. De bescherming van de werknemers en onderaannemers zoals voorzien in de transportregelgeving

Het kb van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg voorziet de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van onderneming van vervoer van zaken over de weg voor rekening van derden. Onder de specifieke voorwaarden voor de toegang tot het beroep van vervoerder (getuigschrift van vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, effectieve zetel van activiteit, financiële draagkracht) bevindt zich ook voor elke vervoersonderneming de verplichting om elk ogenblik een van volgende documenten te kunnen voorleggen: ofwel een bewijs uitgaande van een bankinstelling of een verzekeringsmaatschappij die zich hoofdelijk borg stelt, hetzij een verklaring uitgaande van de deposito- en consignatiekas waarin bevestigd

wordt dat er een borgtocht in speciën werd gesteld van het wettelijk vereiste bedrag (9000€ voor het eerste voertuig en 5000€ voor de volgende voertuigen).

De eis van de financiële draagkracht heeft als doelstelling de betaling van bepaalde schulden te garanderen, meer bepaald:

- **de prestaties van het rijdend personeel**
- de schulden die voortvloeien uit vervoersovereenkomsten, zowel uit de hoofdovereenkomst als uit overeenkomsten van onderaanneming, afgesloten door de onderneming.

Het is van belang om aan te stippen dat de voorwaarde van financiële draagkracht zijn oorsprong vindt in verordening (EG) 1071/2009 van 21 oktober 2009 en dus op alle Europese ondernemingen van toepassing is.

Het feit dat deze bescherming al bestaat, zorgt ervoor dat het voorzien van een nieuw (en bijzonder complex) systeem van cascadeverantwoordelijkheid in de sector van het vervoer voor rekening van derden, grotendeels overbodig wordt.