

Vergaderjaar 2006–2007

30 896

Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet wegvervoer goederen)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 1 februari 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

ALGEMEEN

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven de uitgangspunten en doelstellingen van het wetsvoorstel, namelijk deregulering, vermindering van de administratieve lastendruk en een verbeterde handhaafbaarheid.

Het geheel afstemmen van de WWG op de Europese regelgeving, zonder daar een nationale «kop» op te zetten, spreekt de leden van de CDA-fractie zeer aan. Op deze manier wordt de Nederlandse transportsector niet belemmert door extra beperkende nationale wetgeving in deze sterk concurrerende internationale sector.

Het binnenlands beroepsgoederenvervoer komt door het onderhavige wetsvoorstel onder vergelijkbare regelgeving als het grensoverschrijdende vervoer. Wat betekent dit voor de kansen van bijvoorbeeld starters of andere specifieke groepen, gericht op de binnenlandse markt, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse het wetsvoorstel gelezen. Toch hebben deze leden nog een aantal vragen en willen zij hier en daar nog enige toelichting hebben.

De leden van de SP-fractie hebben met verwondering en ongenoegen kennis genomen van het voorstel inzake een nieuwe Wet wegvervoer goederen. Deze leden vrezen dat het wetsvoorstel ruimte laat voor

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Atsma (CDA), fng, voorzitter, Van der Staaij (SGP), Dijsselbloem (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD) en Polderman (SP).

Plv. leden: Depla (PvdA), Hessels (CDA), Van der Vlies (SGP), Jacobi (PvdA), Boekstijn (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van Gent (GL), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Van Heugten (CDA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Slob (CU), Van Leeuwen (SP), Van Haersma Buma (CDA), Van Dam (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD) en Lempens (SP).

ondoorzichtige personeelsconstructies en daardoor moeilijke controle op naleving van de CAO.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel met betrekking tot het goederenvervoer over de weg met vrachtauto's.

Zij zijn verheugd over het uitgangspunt van de nieuwe wet, namelijk het schrappen van regels die verder gaan dan de Europese voorschriften. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer kan verbeteren. Alvorens een definitief oordeel te geven over deze nieuwe wet, willen zij van deze gelegenheid gebruik maken om nog enkele opmerkingen te plaatsen.

De leden van de ChristenUnie fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van genoemd wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele vragen.

Verhogen van de gewichtsgrens voor de vergunningplicht

In het kader van de afstemming in Europees verband achten de leden van de CDA-fractie de keuze voor een verhoging van de gewichtsgrens voor vergunning en vrachtbrief bij binnenlands vervoer van 500 kg naar 3500 kg juist. Hiermee wordt ook de extra belasting voor binnenlandse vervoerders – die immers onder de nieuwe wet een internationale vergunning moeten hebben – grotendeels weg. Deze leden vragen wel naar de mogelijke verdergaande implicaties voor civielrechtelijke procedures van het vervallen van de plicht tot het hebben van een vrachtbrief voor lichtere zendingen. Veelal wordt in dit soort procedures door de rechter de vrachtbrief gebruikt als overtuigend bewijsmiddel. Kan de minister aangeven op welke wijze voorkomen kan worden dat door het verdwijnen van de vrachtbrief bij lichtere vrachten juridische onduidelijkheden tussen vervoerder en afnemer kunnen worden voorkomen?

Medeaansprakelijkheid van de afzender zou in Nederland niet kunnen in verband met Europese regelgeving. Graag willen de leden van de PvdA-fractie weten waarom dat in Nederland niet zou kunnen, terwijl in België, Frankrijk en Duitsland de afzender wel medeaansprakelijk is gesteld. Verder willen de leden van de PvdA-fractie graag weten of met het ophogen van de ondergrens voor de vergunningplicht de beroepsvervoerders die niet meer onder wetgevingseisen vallen, minder grijpbaar zullen zijn. Intrekking van de vergunning als sanctie is niet mogelijk.

De leden van de VVD-fractie steunen de aangescherpte aanpak van overbelading zoals die de afgelopen jaren is ingezet. Bedrijven die teveel lading meenemen hebben daar economisch voordeel bij en zorgen voor oneerlijke concurrentie. Dat gaat ten koste van andere bedrijven die zich wel aan de regels houden. Deze leden vragen zich echter wel af of de aanpak van overbelading zich uitsluitend op de vervoerders moet richten, zeker gezien het feit dat in de ons omringende landen wel wordt ingezet op een ketenbenadering.

Zo is in de Belgische wetgeving in de «Wet betreffende het vervoer van zaken over de weg» in 1999 een specifiek artikel (art. 37) opgenomen. Dit artikel regelt medeaansprakelijkheid van de afzender bij overbelading, veiligheid van de lading, toegestane rij- en rusttijden en overschrijding maximumsnelheid. Ten tijde van de oude situatie werden vervoerders door de afzenders vaak gedwongen meer mee te nemen dan is toegestaan. Sinds de invoering van de nieuwe wet zien de meeste afzenders er streng op toe dat vrachtauto's niet meer te zwaar beladen het terrein verlaten. In België lijkt deze maatregel ook een gunstig effect heeft op de vrachtprijs. Ook in Duitsland en Frankrijk is er sprake van mede-

aansprakelijkheid voor de opdrachtgever. De leden van de VVD-fractie vragen de regering om een reactie.

In het wetsvoorstel wordt de ondergrens voor de vergunningplicht van vrachtauto's met een toegestaan laadvermogen van 500 kg verhoogd tot vrachtauto's met een maximaal toegelaten gewicht van 3500 kg. Het gaat hier om enkele honderdduizenden voertuigen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of er cijfers bekend zijn met betrekking tot overbelading in deze categorie? Draagt deze versoering bij aan de verkeersveiligheid?

TLN stelt zich op het standpunt dat in een aantal gevallen de afzender medeaansprakelijk moet worden gesteld bij overbelading. De regering heeft dit voorstel niet overgenomen omdat de relevante Europese regelgeving is gericht op de vervoerder. De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering nader in te gaan op de door TLN aangedragen argumenten. Wat is het standpunt van de regering ten aanzien van de stelling van TLN dat de in 2001 opgestelde Algemene Vervoercondities onvoldoende werken omdat er geen sprake is van dwingend recht en er dus door partijen kan worden afgeweken? TLN stelt dat ook het Wetboek van Strafrecht (artikel 47) onvoldoende aanknopingspunten biedt omdat dit een zeer moeizaam traject is. Graag ontvangen deze leden hierop een reactie. Welke andere argumenten heeft de regering om medeaansprakelijkheid van de afzender niet in de WWG op te nemen? Is bij het besluit om geen regeling op te nemen in de WWG ook gekeken naar voorbeelden in de ons omringende landen? De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden graag een nadere onderbouwing zien waarom niet is gekozen voor regelgeving op dit punt die aansluit bij vergelijkbare wetgeving in België, Duitsland of Frankrijk waar medeaansprakelijkheid wel is geregeld.

Vervallen van de eis van dienstbetrekking

Een belangrijk punt van discussie achten de leden van de CDA-fractie het vervallen van de eis van dienstbetrekking voor bestuurders van vrachtauto's. Enerzijds zien deze leden de extra mogelijkheden, die dit voorstel biedt om het tekort aan chauffeurs in de transportsector op te vangen. Anderzijds vrezen deze leden voor de gevolgen van deze maatregel voor de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs en de concurrentiepositie van bedrijven, die wél nog met Nederlandse chauffeurs in loondienst werken. Kan de minister in haar beantwoording uitgebreid ingaan op de voor- en nadelen van deze maatregel en de mogelijkheden om misbruik van de ZZP-constructie tegen te gaan? Is de minister voornemens om – zoals dat in andere sectoren inmiddels óók gebeurt – de bewijslast voor ZZP'ers om te keren, zodat een ZZP'er moet aantonen dat hij daadwerkelijk voor meerdere opdrachtgevers werk verricht?

In de huidige wet, de Wet goederenvervoer over de weg, is de dienstbetrekking een vereiste (evenals in de overige lidstaten). In het wetsontwerp wordt de arbeidsovereenkomst niet als uitgangspunt genomen. De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom in de memorie van toelichting het vereiste van dienstbetrekking (op grond van EG richtlijn 96/26) niet nader wordt toegelicht.

Daarnaast willen de leden van de PvdA-fractie graag weten in hoeverre de nieuwe wet de controle op naleving van de CAO bemoeilijkt.

In de memorie van toelichting staat dat de eis van dienstbetrekking een moeilijk handhaafbare bepaling is voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voor de leden van de PvdA-fractie is het niet duidelijk wat moeilijk is, als bij een controle de overlegging van dit document kan worden gevorderd. Zij wensen graag enige toelichting hierbij.

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of Nederland, door het niet registreren van rechtelijke veroordelingen en door het niet controleren op de verklaring van dienstbetrekking, in strijd handelt met de EG richtlijn 96/26.

Met name het schrappen van de eis van dienstbetrekking verwondert de leden van de SP-fractie. De achterliggende gedachte van het schrappen van deze eis is ook onduidelijk. Waaruit maakt de regering op dat de EU het vereiste van dienstbetrekking niet meer noodzakelijk acht? En waarom acht de regering het schrappen hiervan wenselijk?

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de ruimte die het wetsvoorstel biedt om concurrentie op arbeidsvoorwaarden te krijgen. Indien een chauffeur geen bescherming wordt gegeven van het arbeidsrecht kan deze ongewenste concurrentie niet uitgesloten worden. Het bevreemdt de leden van de SP-fractie dat dit niet expliciet in dit wetsvoorstel geregeld wordt.

In de praktijk vragen de leden van de SP-fractie zich af in hoeverre elke instelling die voldoet aan de eisen voor een uitzendbureau op aanvraag door de minister wordt aangewezen met als gevolg de vrijstelling van de eis van dienstbetrekking. Kan daar al inzicht in worden gegeven?

Bovendien zien deze leden de eis van dienstbetrekking als een goed handhaafbare bepaling. Gezien het nut ervan en de handhaafbaarheid zouden de leden van de SP-fractie deze eis onverkort in het wetsvoorstel willen houden.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 2.10, eerste lid

Het puntenstelsel wordt vervangen door de integriteitverklaring beroepsvervoer.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat er onder de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden moet worden verstaan in de gevallen waarin een dienstbetrekking ontbreekt. Het is deze leden niet helder wanneer een integriteitverklaring wordt afgegeven en wanneer niet. Zij vragen om een toelichting op dit punt.

De leden van de SP-fractie begrijpen op basis van het voorliggende wetsvoorstel niet wanneer een integriteitsverklaring afgegeven zal worden. Aangezien deze regeling nauwelijks is uitgewerkt in het wetsvoorstel is er ook weinig duidelijkheid over. Een nadere uitwerking van artikel 2.10 lijkt de leden van de SP-fractie op zijn plaats. Een meldings- en registratieorgaan zou hier wellicht bij passen, in samenwerking met de sociale partners.

Artikel 3.1, derde lid

De Raad van State maakt bezwaar tegen de fictieve verlening van een communautaire vergunning bij tijdsoverschrijding. De regering stelt dat derden niet de negatieve gevolgen van een gebrek aan voortvarendheid van de NIWO zullen ervaren aangezien er geen sprake meer is van een capaciteitsbeleid. Hoe kan een vervoerder in een dergelijke situatie echter, met name in het buitenland, aantonen dat deze de vergunning van rechtswege is ontvangen als er geen schriftelijke vorm van is? De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering nader in te gaan op het bezwaar van de Raad van State dat een dergelijke fictieve beschikking niet is voorbereid door een bestuursorgaan, wat betekent dat de beschikking niet berust op een deugdelijke afweging van belangen. De regering stelt voorts dat er bij de vergunningverlening door de NIWO vrijwel geen

sprake is van termijnoverschrijding. Waarom wordt het instrument van fictieve verlening dan geïntroduceerd?

Artikel 8.4

Artikel 8.4 betreft een wijziging van de Wet BDU verkeer en vervoer. Waarom is deze, overigens grotendeels technische, wetswijziging opgenomen in dit wetsvoorstel, zo vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers