

Zitting 1978–1979

15 382

Wijziging van de Wet Autovervoer Goederen

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 27 februari 1979

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, die belast werd met het onderzoek van dit wetsontwerp, brengt als volgt verslag uit omtrent haar bevindingen.

De leden van de commissie, behorend tot de fractie van de P.v.d.A., stonden positief tegenover wettelijke maatregelen die kunnen bijdragen aan een in sociaal en economisch opzicht verdere gezondmaking van het goederenvervoer over de weg. Vanuit dat gegeven willen zij de voorliggende wetswijziging nader beschouwen. In algemene zin wensen zij op te merken, dat de reikwijdte van de wijziging moeilijk kan worden omlind. Zij zijn van oordeel dat de Staatssecretaris de voorstellen te vaag heeft verwoord. Op belangrijke – om niet te zeggen essentiële – punten wordt verwezen naar algemene maatregelen van bestuur. Genoemde leden vroegen zich dan ook af of het niet wenselijk is in de wetstekst nadere aanduidingen te geven van begrippen als betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Ook de voorgestelde tekst van het genoemde artikel 60, waarvan de intentie die achter de wijziging schuilt van harte wordt onderschreven, dient, naar het oordeel van de leden van de P.v.d.A.-fractie, aanzienlijk te worden verscherpt wil het vrijblijvende karakter worden weggenomen.

Artikel I, A en artikel III

De leden van de P.v.d.A.-fractie vonden het juist dat de werking van de WAG tot het vervoer buiten Europa wordt uitgebreid. Zij zouden echter graag nadere informatie ontvangen over de in het Uitvoeringsbesluit nader uit te werken overgangsregeling, met name waar het de termijn van deze regeling betreft. Kan de Staatssecretaris mededelingen verstrekken over de wijze waarop ondernemers die zich op het buiten-Europa-vervoer (Midden-Oosten) hebben gespecialiseerd in sociaal en economisch opzicht hun bedrijven voeren?

De leden van de C.D.A.-fractie wijzen ter zake van de overgangsbepaling – die nog nader zal worden uitgewerkt – erop dat op zijn minst gewaarborgd dient te worden dat, bij voorbeeld bestaande Midden-Oosten-vervoerders zowel wat de vergunningsplicht als wat de vakbekwaamheidsverplichting betreft uiteindelijk aan dezelfde voorwaarden als nieuwe ondernemers on-

¹ Samenstelling: Tolman (CDA), Schakel (CDA), voorzitter, P. A. M. Cornelissen (CDA), Van Thijn (PvdA), Van Rossum (SGP), De Beer (VVD), Roels (PvdA), Waalkens (VVD), Van Zeil (CDA), Jansen (PPR), Hartmeijer (PvdA), Scherpenhuizen (VVD), Van der Doef (PvdA), onder-voorzitter, Albers (PvdA), Van de Ven (VVD), Eversdijk (CDA), Lansink (CDA), Van Dam (PvdA), Castricum (PvdA), Lambers-Hacquebard (D'66) en Hennekam (CDA).

derworpen zijn. De leden zouden daarom gaarne bevestigd zien dat een eerlijke concurrentiesituatie van bestaande en nieuwe ondernemers bij de uitwerking van de betreffende overgangsregeling mag worden verwacht.

Artikel I, C

Hoe wordt bepaald of gedeputeerde staten in het concrete geval een vertegenwoordiger in de commissie van beroep hebben? Staat dit ter keuze van gedeputeerde staten? Hoe wordt dit kenbaar gemaakt, zo vroegen de leden van de D'66-fractie.

Artikel I, D

De leden van de commissie behorend tot de fractie van de P.v.d.A. verzoeken de Staatssecretaris de mogelijkheid te willen bezien of in de wijziging van de WAG zoals die thans aan de orde is, een nadere omschrijving kan worden gegeven van met name de begrippen vakbekwaamheid en betrouwbaarheid. Indien deze leden juist geïnformeerd zijn is de Nederlandse Regering bij het aanvaarden van de EEG-Richtlijn waaruit deze wetswijziging voortvloeit slechts akkoord gegaan met de richtlijn onder voorwaarde «dat het tonen van een verklaring omtrent gedrag, afgegeven door de burgemeester, als voldoende eis van betrouwbaarheid geldt». Genoemde leden vroegen zich af of een dergelijke procedure in het belang is van de bona fide ondernemers en de bedrijfstak in het algemeen. Zij verzochten de Staatssecretaris zich op dit punt nader te bezinnen en het mede daarheen te leiden dat personen die als ondernemer (in het goederenvervoer over de weg) sociale en/of economische delicten hebben begaan de mogelijkheden om «opnieuw te beginnen» worden ontnomen. Bovendien wordt gevraagd of de eisen ten aanzien van de kredietwaardigheid niet aangescherpt moeten worden.

Met betrekking tot de wijziging van artikel 56, eerste lid, waar de eis der betrouwbaarheid wordt toegevoegd aan de voorwaarden waaraan de vergunningaanvrager moet voldoen, vroegen de leden van de C.D.A.-fractie zich af of enig inzicht kon worden verschaft omtrent de criteria welke bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zouden worden geformuleerd, ten einde inhoud te geven aan bedoelde eis van betrouwbaarheid. Een antecedentenonderzoek dat zich met name zou dienen te richten op een eventueel ondernemersverleden leek de leden van de C.D.A.-fractie daarbij een zeer aanbevelenswaardige zaak. Wil de Staatssecretaris over dit laatste haar oordeel geven?

In de memorie van toelichting wordt gesproken over de mogelijkheid van ontheffing van de eis van vakbekwaamheid in bijzondere gevallen. De leden hier aan het woord zouden gaarne geïnformeerd worden aan welke bijzondere gevallen hier is gedacht om in aanmerking te komen voor genoemde ontheffing.

De leden van de fractie van D'66 zouden concreet aangegeven willen zien welke factoren de Staatssecretaris voor de inhoud van het begrip «betrouwbaarheid» bepalend acht. Waar dit begrip toch gerelateerd moet worden aan de doelstelling van een goed goederenvervoer, zijn naar de mening van deze leden duidelijke criteria nodig die het hanteren van het begrip betrouwbaarheid beperken tot die elementen die voor genoemde doelstelling voldoende relevant kunnen worden geacht. Dit is speciaal van belang, omdat de richtlijn het aan de lid-staten overlaat hoe de bepaling over de eis van betrouwbaarheid nationaal wordt geëffectueerd. Waar het uit een oogpunt van rechtsbescherming en privacy niet gewenst is, en ook niet nodig is noch de bedoeling kan zijn, om een algemene doorlichting van het verleden van de betrokken ondernemer te verlangen, maar anderzijds de 'bedrijfsmatige' betrouwbaarheid (tegenover werknemers zowel als derden) wel een factor van

betekenis is, dienen de criteria waaraan en de instrumenten waarmee de betrouwbaarheid wordt getoetst duidelijk te worden aangegeven. De enkele aankondiging van het voornemen om in het Uitvoeringsbesluit de bepaling op te nemen dat de ondernemer in het bezit dient te zijn van een verklaring omtrent het gedrag beantwoordt hier zeker niet aan. Kan de Staatssecretaris alsnog in deze lacune voorzien? Vooralsnog zetten de leden van de fractie van D'66 een vraagteken bij de geschiktheid van de verklaring omtrent het gedrag als maatstaf voor het toetsen van betrouwbaarheid in de zin van de WAG. Kan al enige informatie gegeven worden over de aard van de maatstaf voor betrouwbaarheid die zou gaan gelden bij de latere coördinatie waarover artikel 3, lid 2, van de richtlijn spreekt? Hoe gaan de andere lid-staten dit thans invullen? Kennen deze een met de Nederlandse Wet op de Justitiële Documentatie (waarop de verklaring omtrent het gedrag berust) vergelijkbare regeling?

Is het de bedoeling, dat de wijze waarop de Kamer van Koophandel het in artikel 56, lid 4, bedoelde onderzoek verricht aan de Kamer zelf wordt overgelaten of verloopt dit volgens algemene richtlijnen? Welke criteria zijn als maatgevend te beschouwen voor het begrip «kredietwaardigheid»?

De richtlijn bepaalt, dat indien de aanvrager een onderneming is, aan de eis van vakbekwaamheid moet worden voldaan «door één van de natuurlijke personen die de vervoerwerkzaamheden van de onderneming permanent en daadwerkelijk leiden». Artikel 56, lid 2 en 3, echter gaan uit van de mogelijkheid dat aan de eis wordt voldaan door meerdere personen gezamenlijk. Kan dit verschil worden toegelicht?

Artikel 1, E.

De commissie meende, ook gezien de laatste alinea van de memorie van toelichting, er van uit te mogen gaan dat in het voorgestelde artikel 60, onder b, bedoeld is: de aan de lichamelijke en *geestelijke* geschiktheid te stellen eisen. Indien het hier inderdaad een tot nu toe onopgemerkte mistelling in het ontwerp betreft, ziet men een nota van wijziging tegemoet.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zeiden hierna te vermoeden, dat uit het laatste stukje tekst van de memorie van toelichting ook nog een regel is wegevalen. Uit de voorgestelde wetstekst (artikel 60) blijken de bedoelingen echter duidelijk. Zij zijn van mening dat voor het beroep van vrachtwagenchauffeur een goede lichamelijke en geestelijke conditie van buitengewoon belang moet worden geacht. Een scherp toezicht op de stipte naleving van dienst- en rusttijden kan daartoe bijdragen. In het kader van de voorgestelde wijziging van de WAG is het echter bevreemdend dat in de aanhef van artikel 60 slechts wordt gesteld dat bij algemene maatregel van bestuur regelen *kunnen* worden gesteld omtrent de aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de bestuurders van vrachtauto's te stellen eisen. Vervanging van het woord «kunnen» door «worden» en schrapping van het woord «worden» achter «regelen» zou in dit verband zeer wenselijk zijn.

Zij zouden er tevens verre de voorkeur aan geven wanneer het gestelde in artikel 60 onder b in de wet zelf een nadere uitwerking kreeg. Zoals gezegd is het beroep van vrachtwagenchauffeur fysiek en psychisch veeleisend. Echter, een wettelijk goed geregelde controle op medisch vlak is in dit specifieke geval voor de héle samenleving van groot belang. In dit verband vragen de leden uit de commissie, behorend tot de fractie van de P.v.d.A., zich af of er recente gegevens bestaan over aard en duur van het ziekteverzuim onder vrachtwagenchauffeurs en over de mate waarin leden van deze groep beroepsbeoefenaren al vrij vroeg in hun loopbaan een beroep moeten doen op de WAO. Momenteel wordt in het streekvervoer een wetenschappelijk onderzoek ingesteld naar de functie van de chauffeur. Zou een dergelijk onderzoek, door de overheid mogelijk gemaakt, ook voor het goederenvervoer over de weg niet gewenst zijn? Extra aandacht verdienen in dit verband de chauffeurs die betrokken zijn bij het vervoer en de overslag van gevaarlijke

stoffen. Indien de Staatssecretaris de laatste stelling onderschrijft verzoeken de leden van de P.v.d.A.-fractie haar, tot slot van hun inbreng, te bezien of de medische zorg voor deze bijzondere groep in de bedrijfstak apart kan worden beschouwd.

Ingeval in artikel 60 «b» inderdaad bedoeld zou zijn «wettelijke geschiktheid» vroegen de leden van de C.D.A.-fractie wat daaronder moet worden verstaan. Zij stelden deze vraag te meer omdat in de memorie van toelichting wordt gesproken over de geestelijke geschiktheid. Een nadere duiding omtrent genoemde punten achtten zij gewenst. In verband met de geschiktheidseisen te stellen aan bestuurders van vrachtauto's vroegen genoemde leden zich bovendien af of een imperatieve redactie van artikel 60, sub b, niet de voorkeur zou verdienen. Naast deze medische keuring vooraf kwam bovendien invoering van een periodiek medisch onderzoek voor vrachtwagenchauffeurs, gezien de zware eisen die dit beroep stelt, genoemde leden bijzonder wenselijk voor.

Artikel II

Het ontwerp stelt in artikel II een overgangsregeling voor op grond waarvan personen, die na 31 december 1974 maar vóór 1 januari 1980 een ontheffing hebben verkregen van de eisen van vakbekwaamheid, vóór 1 januari 1980 daaraan moeten hebben voldaan. Betrokkenen dienen voor laatstgenoemde datum hetzij over het benodigde diploma te beschikken, hetzij een beroep te doen op de nieuwe ontheffingsregeling. Genoemde overgangsregeling ontmoette bij de leden van de C.D.A.-fractie ernstige bezwaren omdat hier verleende ontheffingen hun kracht verliezen, zonder dat er feitelijk van gewijzigde omstandigheden sprake is, die een dergelijk gevolg rechtvaardigen. Is aan te geven hoeveel personen thans zo'n ontheffing hebben en ten aanzien van hoeveel van hen moet bij benadering worden verwacht dat zij per 1 januari 1980 bedoeld diploma niet zullen hebben? Wat voor consequenties, zo vroegen de leden zich af, zou deze overgangsregeling kunnen hebben voor de betreffende ondernemers, met betrekking tot de continuering van hun bedrijf? Bovendien zijn uitsluitend ontheffingsverzoeken gehonoreerd in die gevallen waarin door betrokkenen kon worden aangetoond dat kwalitatief ondernemerschap in voldoende mate aanwezig mocht worden geacht. De aan het woord zijnde leden waren voorts geïnteresseerd in het oordeel van de Staatssecretaris over de werking van de criteria vakbekwaamheid en kredietwaardigheid in de sector van het goederenvervoer over de weg.

Onder het voorbehoud dat de Regering op bovenstaande vragen tijdig voor de openbare behandeling schriftelijk zal antwoorden, acht de commissie hiermee deze openbare behandeling genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Schakel

De griffier van de commissie,
Hubert