

Zitting 1979–1980

15 382

## Wijziging van de Wet Autovervoer Goederen

Nr. 5

De vroegere stukken zijn gedrukt in de zitting 1978–1979

### NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 13 maart 1980

Ondergetekende heeft er met voldoening kennis van genomen dat de leden van de vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat het voorstel tot wijziging van de Wet Autovervoer Goederen in het algemeen positief hebben willen waarderen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zijn van oordeel dat de voorstellen te vaag verwoord zijn. Met name ten aanzien van de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid vragen zij zich af of het niet wenselijk is van deze begrippen in de wettekst nadere aanduidingen te geven. Ondergetekende merkt hierover op dat zij heeft aangesloten bij de in de huidige wet reeds bestaande systematiek, welke er naar haar mening terecht vanuit gaat dat de wet niet de juiste plaats is om een uitvoering gedetailleerde regeling op te nemen. Er wordt op gewezen dat in de Wet Autovervoer Personen, Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart en de Vestigingswet Bedrijven dezelfde systematiek wordt gevolgd. Ondergetekende acht het dan ook niet wenselijk dat de bedoelde begrippen in de wet nader worden uitgewerkt.

Met betrekking tot artikel 60 zijn de leden van bovengenoemde fractie van mening dat de tekst aanzienlijk dient te worden verscherpt, wil het vrijblijvende karakter worden weggenomen. Voor dit artikel geldt dat de nadere uitwerking bij algemene maatregel van bestuur behoort te geschieden. Hierin zal worden bepaald dat de chauffeur in het bezit dient te zijn van een niet ouder dan 5 jaren zijnde geneeskundige verklaring, afgegeven door een andere dan zijn eigen huisarts. Overigens kent de Wegenverkeerswet ten aanzien van personen die de 60-jarige leeftijd hebben bereikt dezelfde systematiek.

#### *Artikel I, A en artikel III*

Naar aanleiding van de uitbreiding van de werkings sfeer van de WAG zouden de leden van de P.v.d.A.-fractie nader geïnformeerd willen worden over de in het Uitvoeringsbesluit uit te werken overgangsregeling. Ondergetekende is voornemens voor het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer tegen vergoeding buiten Europa een afzonderlijke vergunning in het leven te roepen, waarvan de afgifte niet afhankelijk is van een vergunning voor binnenlands vervoer. Voor het overige dient voldaan te worden aan de

eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. De bestaande vergunning voor grensoverschrijdend vervoer, waarvan de afgifte wel afhankelijk blijft van het bezit van een toereikende vergunning voor binnenlands vervoer, blijft gehandhaafd en de houder van zodanige vergunning is eveneens gerechtigd tot het vervoer buiten Europa. De overgangsregeling houdt rekening met degenen die op het moment van inwerkingtreding van deze wet gewoon zijn grensoverschrijdend vervoer buiten Europa te verrichten. Voor zover deze niet in het bezit zijn van de bestaande vergunning voor grensoverschrijdend vervoer, dienen ze binnen 3 maanden na inwerkingtreding van deze wet een vergunning voor grensoverschrijdend vervoer buiten Europa aan te vragen. De aanvrager blijft tot de dag waarop de beschikking op zijn aanvraag in werking is getreden gerechtigd vervoer te verrichten. Indien de aanvraag wordt afgewezen, treedt de beschikking waarbij de vergunning is geweigerd eerst na één jaar in werking. Naar aanleiding van de vraag of mededelingen verstrekt kunnen worden over de wijze waarop ondernemers die zich op het buiten-Europa-vervoer hebben gespecialiseerd in sociaal en economisch opzicht hun bedrijven voeren markt ondergetekende op dat haar hierover – juist omdat dit vervoer zich buiten de WAG voltrokken heeft – geen gegevens ter beschikking staan.

De leden van de C.D.A.-fractie wijzen er in dit verband op dat op zijn minst gewaarborgd dient te worden dat vanuit een oogpunt van eerlijke concurrentie, bij voorbeeld bestaande Midden-Oostenvervoerders zowel wat de vergunningsplicht als wat de vakbekwaamheidsverplichting betreft, uiteindelijk aan dezelfde voorwaarden als nieuwe ondernemers onderworpen zijn. Ondergetekende deelt deze mening niet. Zij is van oordeel dat degenen die zonder enige vergunning vervoer buiten Europa hebben verricht, gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid die de wet hun bood. Het zou naar haar mening in strijd zijn met het beginsel van behoorlijk bestuur, indien zou worden voorbijgegaan aan de verworven rechten van deze categorie vervoerondernemers.

#### *Artikel I, C*

Of gedeputeerde staten in het concrete geval een vertegenwoordiger in de beroepscommissie plaats doen nemen staat geheel ter beoordeling van dit college zelf. De beroepscommissie brengt de te behandelen beroepen en het tijdstip waarop de zitting ter zake plaatsheeft bijtijds ter kennis van gedeputeerde staten.

#### *Artikel I, D*

Zoals reeds hierboven opgemerkt wordt er de voorkeur aan gegeven de bestaande systematiek van de WAG, waarbij de eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid in het Uitvoeringsbesluit worden uitgewerkt, te handhaven. Het is inderdaad juist dat de Nederlandse Regering bij het aangaan van de EEG-richtlijn slechts akkoord is gegaan met de richtlijn onder voorwaarde «dat het tonen van een verklaring omtrent het gedrag, afgegeven door de burgemeester, als voldoende eis van betrouwbaarheid geldt». Voorts bestaan bij de leden van de P.v.d.A.-fractie twijfels ten aanzien van de regeling inzake de betrouwbaarheid van de vervoerondernemer. Ondergetekende is van mening dat via de verklaring omtrent het gedrag inzicht kan worden verkregen in de betrouwbaarheid van de ondernemer. Hoewel de voorgestelde regeling is ondergebracht in een algemene wet, kan aan de verklaring een specifiek op het vervoer gericht karakter worden gegeven, doordat aan de afgifte de voorwaarde is verbonden dat deze moet zijn gericht op het doel waarvoor de afgifte is gevraagd. Binnen het departement wordt onderzocht in samenwerking met het Ministerie van Justitie welke mogelijkheden er bestaan voor een betrouwbaarheidsregeling welke meer is gericht op de bedrijfsmatige betrouwbaarheid van de ondernemer.

Ondergetekende wil er echter op wijzen dat men in verband met de privacy van de betrokken personen zeer voorzichtig te werk dient te gaan. Zij is er overigens geen voorstander van in de bestaande structuur, waarbij de ondernemer krachtens de Wet op de economische delicten boetes kunnen worden opgelegd voor overtreding van de WAG en bovendien de mogelijkheid bestaat de vergunning tijdelijk of blijvend in te trekken indien de c.a.o. niet wordt nageleefd, een zo ver strekkende betrouwbaarheidsregeling op te nemen, dat de mogelijkheid om «opnieuw te beginnen» wordt ontnomen. Ten slotte zij nog opgemerkt dat de WAG de mogelijkheid kent de vergunning in te trekken, indien bij de verlengingsprocedure blijkt dat niet opnieuw een geldige verklaring omtrent het gedrag kan worden overgelegd. Naar aanleiding van de vraag of de eisen ten aanzien van de kredietwaardigheid niet aangescherpt moeten worden, deelt ondergetekende de leden van de P.v.d.A.-fractie mede dat zij voornemens is de bedragen die ter voldoening aan de eis van kredietwaardigheid worden geëist aan te passen.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of met betrekking tot de eis van betrouwbaarheid enig inzicht kan worden verschaft omtrent de criteria welke bij algemene maatregel van bestuur zouden worden geformuleerd. De criteria ten behoeve van de afgifte van de verklaring omtrent het gedrag zijn opgenomen in de Wet op de justitiële documentatie en de verklaringen omtrent het gedrag. Ondermeer is bepaald dat een verklaring door de burgemeester slechts kan worden afgegeven in die gevallen, waarin hem uit een onderzoek, met betrekking tot het gedrag van de betrokkene ingesteld, gelet op het doel waarvoor de afgifte is gevraagd, niet is gebleken, dat bezwaren tegen die persoon bestaan (artikel 26, eerste lid). Bij het onderzoek mag de burgemeester slechts acht slaan op:

1. hem ten aanzien van de betrokkene verstrekte uittreksels uit de strafregisters;
2. gegevens ontleend aan de registers van de politie in de tegenwoordige of in de vroegere woonplaatsen of verblijfplaatsen van de betrokkene;
3. andere schriftelijke bescheiden welke hem in verband met de afgifte van de verklaring omtrent het gedrag ter beschikking zijn gesteld (artikel 27, eerste lid).

Wat betreft de opmerking dat een antecedentenonderzoek zich met name zou dienen te richten op een eventueel ondernemersverleden volstaat ondergetekende te verwijzen naar hetgeen zij in haar antwoord aan de leden van de P.v.d.A.-fractie over dit onderwerp heeft medegedeeld. Naar aanleiding van de vraag in welke bijzondere gevallen ontheffing van de eis van vakbekwaamheid wordt verleend, wordt opgemerkt dat ingevolge de uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen betreffende een verzoek van de Raad van State om een prejudiciële beslissing inzake de uitlegging van de richtlijn van 12 november 1974 (toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg) de mogelijkheid tot ontheffing zich beperkt tot de gevallen van overlijden, wettelijke en lichamelijke onbekwaamheid. Bij nota van wijziging wordt de tekst van artikel 56, eerste lid, overeenkomstig aangepast.

Ook voor de beantwoording van de vragen van de leden van de fractie van D'66 over het begrip betrouwbaarheid zou ondergetekende willen verwijzen naar hetgeen hierover reeds eerder is opgemerkt. Welke maatstaf gaat gelden bij de latere coördinatie van de eis van betrouwbaarheid is op dit moment nog niet bekend. De betrouwbaarheidsregelingen die in het algemeen in de andere lid-staten worden toegepast, zijn in zoverre verschillend, dat overlegging van een uittreksel uit het strafregister geëist wordt, terwijl in Nederland het strafregister indirect een rol speelt.

De wijze waarop het onderzoek als bedoeld in het vierde lid van artikel 56 door de Kamers van Koophandel wordt verricht, wordt aan deze instantie zelf overgelaten. De criteria voor kredietwaardigheid waaraan de Kamers zich dienen te houden zijn thans in het Uitvoeringsbesluit opgenomen (artikel 127) en worden bij inwerkingtreding van het onderhavige ontwerp door de Minister vastgesteld.

De leden van de D'66-fractie merken op dat 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». In de WAG daarentegen bestaat de mogelijkheid dat bijvoorbeeld twee ondernemers gezamenlijk aan de eis van vakbekwaamheid voldoen. Het verschil laat zich verklaren door het feit dat de richtlijn aan de lid-staten overlaat op welke wijze de kennis, vereist om te voldoen aan de voorwaarde van vakbekwaamheid, moet worden verkregen: door het volgen van cursussen, door praktische ervaring of door een combinatie van beide. In de WAG wordt het gecombineerde systeem, het zwaarste van de drie alternatieven, aangetroffen, hetgeen inhoudt dat naast een vakdiploma ook een bewijs van praktische ervaring wordt geëist. De WAG staat toe dat, indien de onderneming wordt geleid door twee ondernemers of door twee bestuurders, de een in het bezit is van een vakdiploma en de ander beschikt over de vereiste ervaring. Om geen afbreuk te hoeven doen aan het bestaande systeem heeft ondergetekende gemeend deze mogelijkheid in de wet te moeten handhaven, enerzijds omdat vereiste vakbekwaamheid in de onderneming aanwezig is, anderzijds omdat de kennis, welke volgens het bepaalde in de richtlijn op zich reeds voldoende zou zijn om te voldoen aan de voorwaarde van vakbekwaamheid, bij één persoon moet berusten. Overigens zij opgemerkt dat de Commissie van de EEG tegen deze regeling geen bezwaar heeft gemaakt.

#### *Artikel I, E*

In de eerste plaats zij opgemerkt, dat de hier gebruikte terminologie aansluit bij de ter/zake geldende EEG-richtlijn. Daarnaast is deze in overeenstemming met de wettelijke regeling inzake de ondercuratelestelling.

Ondergetekende onderschrijft de mening van de leden van de P.v.d.A.-fractie dat voor het beroep van vrachtwagenchauffeur een goede lichamelijke en geestelijke conditie van buitengewoon belang geacht moet worden. Zij geeft er echter de voorkeur aan in verband met het bepaalde in het eerste lid het facultatieve karakter van artikel 60 te handhaven. Gezien het belang van een goede lichamelijke en geestelijke gesteldheid van de chauffeur is ondergetekende voornemens aan het bepaalde in het tweede lid uitvoering te geven. Overigens zij opgemerkt, dat bij het drukken van de memorie van toelichting inderdaad in de laatste alinea een regel is weggevalen. De laatste alinea moet luiden:

Ten derde acht de ondergetekende het gewenst dat, gezien de eisen die het beroep van vrachtwagenchauffeur aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid stelt, de vrachtwagenchauffeur aan een periodieke medische keuring wordt onderworpen. In artikel 60 wordt daartoe de mogelijkheid geopend.

Omtrent de aard en duur van het ziekteverzuim onder vrachtwagenchauffeurs zijn bij mij geen recente concrete gegevens aanwezig. Informaties bij respectievelijk de Bedrijfsvereniging, het Bedrijfspensioenfonds, het CBS en het Nederlands Instituut voor Praeventieve Geneeskunde TNO hebben mij evenmin een zuiver beeld kunnen verschaffen. Uit een steekproef van een werkgeversorganisatie, kort geleden gehouden bij een beperkt aantal over het gehele land verspreide beroepsgoederenvervoerders, representatief voor de bedrijfstak, is wel gebleken dat een relatie gelegd kan worden tussen het ziekteverzuim en het karakter van het vervoer. Zo ligt het ziekteverzuimpercentage bij het tankvervoer, het distributief vervoer en het mammoetvervoer aanzienlijk hoger dan bij het zogenaamde gepalleteerd vervoer. Maag- en rugklachten voeren de boventoon. Over de mate, waarin in deze sector al vrij vroeg in de loopbaan een beroep moet worden gedaan op de WAD, kan door mij geen bruikbaar gegeven worden verstrekt, aangezien uitsluitend kan worden beschikt over cijfers, welke verband houden met de gehele bedrijfstak vervoer. Aangaande de wenselijkheid tot het instellen van

een wetenschappelijk onderzoek voor het goederenvervoer over de weg merk ik op, dat al geruime tijd overleg bestaat tussen de overheid en werkgemers en werknemers in het goederenvervoer over de weg omtrent de wenselijkheid van een onderzoek naar de factor arbeid. Hierbij zou tevens aandacht kunnen worden geschonken aan de gevolgen die het verrichten van deze arbeid op de gezondheid heeft.

De leden van de P.v.d.A.-fractie merken ten slotte op dat extra aandacht moet worden besteed aan chauffeurs die betrokken zijn bij het vervoer en de overslag van gevaarlijke stoffen.

De medische keuring moet naar de mening van ondergetekende voldoende geacht worden om ook een goede lichamelijke en geestelijke gesteldheid van deze categorie chauffeurs te garanderen. Ondergetekende is voornemens zo spoedig mogelijk de vakbekwaamheid van chauffeurs die gevaarlijke stoffen vervoeren te regelen in de daartoe bestaande wetgeving.

Voor de beantwoording van de vragen en opmerkingen van de leden van de C.D.A.-fractie over artikel 60, onder b, wordt verwezen naar hetgeen hierover in de eerste alinea van artikel I, E is gezegd. Wat betreft de opmerking dat het medisch onderzoek periodiek zou moeten plaatsvinden, kan worden medegedeeld dat de medische verklaring die na goedkeuring wordt afgegeven slechts voor een periode van 5 jaar geldig is.

#### *Artikel II*

De overgangsregeling, als bedoeld in artikel II, onder 2, welke bij de leden van de C.D.A.-fractie ernstige bezwaren heeft ontmoet, zal ingevolge de eerdergenoemde uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in haar geheel uit het ontwerp worden genomen. Het Hof heeft geoordeeld dat artikel 5, tweede lid, van de richtlijn, waarop de overgangsregeling was gebaseerd, niet kan worden ingeroepen tegen personen die een definitieve ontheffing hebben verkregen. Bedoelde uitspraak heeft mede tot gevolg dat personen die op grond van het bepaalde in artikel 56, eerste lid, van de WAG en artikel 5, tweede lid, van de richtlijn een ontheffing tot 1 januari 1980 hadden verkregen, alsnog is medegedeeld dat deze ontheffing definitief is.

In dit verband merkt de ondergetekende tot slot nog op, dat de nota van wijzigingen, waarin de hier bedoelde aanpassing wordt opgenomen, onder andere ook een voorstel voor een artikel betreffende de z.g. politiedwang zal bevatten. Dit voorstel noopt ertoe de nota van wijzigingen eerst aan de Ministerraad voor te leggen, terwijl ook het advies van de Raad van State ingewonnen dient te worden. Een en ander brengt met zich, dat deze nota van wijzigingen eerste over enige tijd aan de Tweede Kamer kan worden aangeboden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes