

Vergaderjaar 1990–1991

21 532

Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet goederenvervoer over de weg)

Nr. 15

DERDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 14 mei 1991

Het gewijzigd voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

- A. In artikel 5, eerste lid, wordt «22 en,» vervangen door: 22, en
- B. In artikel 14, eerste lid, wordt «7, 12, 13,» vervangen door: 7, 12 en 13,
- C. In artikel 28, eerste lid, wordt na de zinsnede «artikel 32, eerste lid,» ingevoegd de zinsnede «,onderdelen a tot en met f,».
- D. Aan het slot van hoofdstuk V wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 31a

Het is verboden beroepsvervoer of eigen vervoer te verrichten met een vrachtauto, ten aanzien waarvan in strijd wordt gehandeld met artikel 9a, eerste lid, of 9b van de Wegenverkeerswet of met artikel 13, tweede lid, in verbinding met artikel 72, eerste lid, onderdelen d en e, van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 377).

- E. In artikel 34 worden de navolgende wijzigingen aangebracht:
 - 1. In onderdeel e vervalt het woord «alsmede»
 - 2. Onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het einde van onderdeel f wordt een nieuw onderdeel g toegevoegd dat luidt:
 - g. deelname aan onderhandelingen in het kader van bilaterale verdragen met andere Staten, dan wel ter afsluiting van bilaterale verdragen.
- F. In artikel 45, onderdeel b, wordt «inzage» vervangen door «van hen inzage», en «inzage van hen» vervangen door «inzage».
- G. In artikel 47, eerste lid, wordt «vervoer is, verplicht» vervangen door: vervoer, is verplicht.

H. In artikel 52, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Na het eerste gedachtenstreepje wordt «31, eerste lid, 47» vervangen door: 31, 31a, 47

2. Aan het slot van de tekst na het tweede gedachtenstreepje wordt de puntkomma vervangen door een punt.

3. Het laatste onderdeel vervalt.

I. In artikel 53 wordt onderdeel D vervangen door:

D. Artikel 11 komt te luiden:

Artikel 11

De Nederlandse strafwet is mede van toepassing op de Nederlander en de in Nederland gevestigde onderneming die zich buiten Nederland schuldig maakt aan een overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze wet.

J. Aan artikel 53 wordt een onderdeel toegevoegd, luidend:

E. Na artikel 12 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 12a

De uitreiking van gerechtelijke mededelingen in zaken betreffende overtredingen van het bepaalde bij of krachtens deze wet, begaan door een niet in Nederland gevestigde onderneming, kan eveneens geschieden aan de bestuurder van het betrokken motorrijtuig die zich bereid verklaart om de mededeling onverwijld aan degene voor wie zij bestemd is te doen toekomen.

K. Artikel 54 komt te luiden:

Artikel 54

De Nederlandse strafwet is mede van toepassing op de Nederlander en de in Nederland gevestigde ondernemer die zich buiten Nederland schuldig maakt aan een overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze wet.

L. Na artikel 54 wordt een artikel ingevoegd, luidend:

Artikel 54a

De uitreiking van gerechtelijke mededelingen in zaken betreffende overtredingen van het bepaalde bij of krachtens deze wet, begaan door een niet in Nederland gevestigde ondernemer, kan eveneens geschieden aan de bestuurder van de betrokken vrachtauto die zich bereid verklaart om de mededeling onverwijld aan degene voor wie zij bestemd is te doen toekomen.

M. Na artikel 74 wordt een nieuw artikel 74a ingevoegd luidend:

Artikel 74a

Tot aan het tijdstip, waarop het bij koninklijke boodschap van 28 juni 1989 ingediende voorstel van wet tot instelling van een Raad voor verkeer en waterstaat (kamerstuk II, 1989-1990, 21 199) tot wet wordt

verheven en in werking treedt, wordt het overleg, bedoeld in artikel 72, gevoerd met de Adviescommissie Goederenvervoer, bedoeld in artikel 6 van de Wet Autovervoer Goederen. In afwijking van artikel 57 blijft het bepaalde bij of krachtens de artikelen 6 en 7 van die wet tot dat tijdstip van toepassing.

Toelichting

De onderdelen A, B, C, F en G strekken uitsluitend tot verbetering van enkele misstellingen in het gewijzigd voorstel van wet.

E

In het huidige wetsvoorstel ontbeert de SIEV de wettelijke bevoegdheid om aan bilaterale onderhandelingen deel te nemen. Het is echter wenselijk dat zij deze bevoegdheid bezit. Met de voorgestelde wijziging wordt dit bewerkstelligd.

In overleg met het Ministerie van Justitie zijn op drie punten inhoudelijke wijzigingen aangebracht.

D en H

Teneinde onnodige complicaties bij de handhaving te voorkomen is besloten de eerder voorgestelde koppeling met de bepalingen inzake periodieke keuring en overbelading op een iets andere wijze vorm te geven. In de eerder voorgestelde tekst kon het voorkomen, dat niet de vervoerder maar een ander aansprakelijk was voor overtredingen van de APK-plicht en de beladingsvoorschriften, met alle gevolgen van dien voor het beoogde strafpuntenstelsel. Een ander probleem was dat er bij overtreding van de APK-plicht met een voertuig van 3500 kg of minder in de toekomst sprake zal zijn van een gedraging in de zin van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, waarbij strafrechtelijke afdoening is uitgesloten. Daarom is gekozen voor de opnemng van een zelfstandig verbod in artikel 31a WGW, waarvan de overtreding voor de vervoerder een economisch delict oplevert. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om te verzekeren, dat ook de nadere regels, bedoeld in artikel 31, tweede lid, in voorkomende gevallen via de Wet economische delicten kunnen worden gehandhaafd.

I en K

Ingevolge artikel 2, tweede lid, zal de WGW mede van toepassing zijn in het buitenland. Een soortgelijke bepaling is vervat in artikel 1a, eerste lid, van de Rijttijdenwet. Het valt evenwel te betwijfelen of deze bepalingen voldoende basis bieden voor de strafrechtelijke afdoening van in het buitenland begane overtredingen (zie bijv. Mok/Duk, pre-advies NJV 1980, blz. 99-100). Dit geldt te meer, nu de strafbaarstellingen worden overgebracht naar de Wet op de economische delicten. Het is daarom gewenst de toepasselijkheid van het Nederlandse strafrecht uitdrukkelijk te regelen. Aangezien de economische delicten, bedoeld in artikel 1, onder 4° WED, steeds overtredingen zijn, wordt daarbij afgeweken van artikel 5, eerste lid, onder 2°, van het Wetboek van Strafrecht. Gezien de aard van de materie en de stand van de internationale regelgeving bestaat geen behoefte aan de eis dat op het betrokken feit door de wet van het land waar het feit is begaan eveneens straf is gesteld. Tenslotte geldt de voorgestelde regeling ook voor in Nederland gevestigde rechtspersoon die zich buiten Nederland aan een van de betrokken delicten schuldig maken. Anders dan natuurlijke

personen zijn deze geen Nederlander in de zin van het Wetboek van Strafrecht. Het verschil in terminologie tussen de voorgestelde bepalingen (onderneming/ondernemer, vrachtauto/motorrijtuig) hangt samen met de terminologie van de betrokken wetten.

J en L

De hier voorgestelde bepalingen voorzien in de mogelijkheid om dagvaardingen, bestemd voor buitenlandse ondernemingen, uit te reiken aan de bestuurder van het betrokken voertuig. In het kader van proefnemingen met het aanbieden van transacties aan buitenlandse verdachten – doorgaans via de aanwezige bestuurder aan zijn afwezige werkgever – is de behoefte aan een dergelijke regeling gebleken. Het gaat hierbij om een praktisch goed hanteerbare aanvulling op de algemene regeling ter zake in de artikelen 529, 530 en 588 van het Wetboek van Strafvordering. Het verschil in terminologie tussen de voorgestelde bepalingen hangt ook hier samen met de terminologie van de betrokken wetten.

M

Bij de indiening van het onderhavige wetsvoorstel werd ervan uitgegaan dat op het beoogde tijdstip van in werking treding de wet tot instelling van een Raad voor verkeer en waterstaat) van kracht zou zijn. Krachtens die wet zou dan de structuur zijn vastgelegd, waarbinnen het overleg, bedoeld in artikel 72 van het onderhavige voorstel, zou plaatsvinden. Voor de Adviescommissie Goederenvervoer, ingesteld bij artikel 6 van de Wet Autovervoer Goederen, zou dit tot gevolg gehad hebben, dat deze inmiddels in de bedoelde structuur zou zijn overgegaan. Nu de totstandkoming van beide wetten echter in een verder stadium is, laat het zich aanzien dat het onderhavige wetsvoorstel op een eerder tijdstip kracht van wet kan hebben gekregen zodat in de tussenliggende periode niet voorzien zou zijn in een structuur voor het in artikel 72 bedoelde overleg. Het onderhavige artikel beoogt hiervoor een voorziening te treffen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen