

Vergaderjaar 1996–1997

25 412

Aanpassing van de Wet vervoer binnenvaart aan richtlijn nr. 96/75/EG (liberalisering van de binnenvaart)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot implementatie van de richtlijn tot afschaffing van de vrachtverdelingssystemen en minimumtarieven in de binnenvaart met ingang van 2000¹.

De richtlijn heeft tot doel om door geleidelijke en geharmoniseerde afschaffing van de toerbeurststelsels de concurrentiepositie van de binnenvaart te versterken teneinde tot betere benutting van de mogelijkheden tot het vervoer over de binnenwateren te komen.

De richtlijn voorziet in een overgangperiode, lopend van 1997 tot 2000, waarin het toepassingsgebied van de vrachtverdelingssystemen geleidelijk wordt beperkt. Op die manier, zo overweegt de richtlijn, kan het bedrijfsleven in de binnenvaart zich aan de voorwaarden van een vrije markt aanpassen en zich eventueel organiseren in belangengroeperingen die meer op elkaars logistieke behoeften zijn afgestemd.

Dit wetsvoorstel wordt tevens aangegrepen om een aantal uitgewerkte overgangsbepalingen in de Wet vervoer binnenvaart te laten vervallen.

2. Keuze van de instrumenten voor implementatie van de richtlijn

Steeds is nagegaan op welk niveau de bepalingen van de richtlijn het beste kunnen worden geïmplementeerd. Dit wetsvoorstel is gebaseerd op de artikelen 2 en 3 van de richtlijn. De overige bepalingen worden geïmplementeerd door middel van wijziging van het Besluit vervoer binnenvaart en door de Regeling bevrachting en prijsvorming binnenvaart (Stcrt. 1996, 246). Hierna is onder 9 een transponeringstabel opgenomen, waarin per artikel van de richtlijn is aangegeven hoe deze wordt geïmplementeerd in de nationale regelgeving.

3. Inhoud van de richtlijn en consequenties voor de regelgeving

De richtlijn kent drie fasen waarin successievelijk de markt wordt vrijgegeven:

¹ Richtlijn 96/75/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 november 1996, houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEG L 304/12).

1. Per 1 januari 1997 wordt, conform artikel 4 van de richtlijn, vrijgesteld van bevrachting via toerbeurtsystemen:

- vervoer van koolwaterstoffen (voor zover nog niet onder de tankvaart-vrijstelling vallend), vervoer van zware en ondeelbare voorwerpen, containervervoer, en goederenvervoer binnen de haven (vletwerk);
- vervoer waarvan een doelmatige afhandeling door middel van vrachtverdelingssystemen niet mogelijk is, met name vervoer waarbij van met goederenbehandelingswerktuigen uitgerust materieel gebruik moet worden gemaakt, alsmede gecombineerd vervoer.

Bedoelde vrijstellingen vinden plaats door middel van de Regeling bevrachting en prijsvorming binnenvaart, die is gebaseerd op het Besluit vervoer binnenvaart en op artikel 22 van de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer.

2. Per 30 november 1998 mogen tijdbevrachtingsovereenkomsten (periodevervoer) en tonnageovereenkomsten vrij gesloten worden tussen de partijen, conform artikel 6 van de richtlijn. Dit vervoer wordt vrijgesteld door middel van dezelfde ministeriële regeling als hiervoor bedoeld.

3. Per 1 januari 2000 worden overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van de richtlijn alle overeenkomsten door de betrokken partijen vrij gesloten, en wordt vrij over de prijzen onderhandeld. Op die datum vervallen de stelsels van verplichte minimumtarieven en de bevrachtingssystemen; daarmee worden ten slotte eenreisbevrachtingen en meerdere reizen in opeenvolging vrijgesteld. Op deze laatste fase heeft het voorliggende wetsvoorstel betrekking.

Een en ander heeft tot gevolg dat per 2000 in de Wet vervoer binnenvaart komen te vervallen het onderscheid in soorten beroepsvervoer (artikelen 27-34), het vrachtverdelingsstelsel (artikelen 35 - 40), alsmede de bepalingen betreffende de overgang tussen beroepsvervoer en eigen vervoer (artikelen 50-51).

De Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer zal ook komen te vervallen. Aangezien in die wet een bepaling ter zake reeds is opgenomen (artikel 31, tweede lid), is nadere wetgeving op dat punt niet meer nodig.

Ten slotte wordt in de Regeling bevrachting en prijsvorming binnenvaart een aantal regelingen, m.n. de Vrachtverdelingsregeling en de Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart, per 2000 ingetrokken.

4. *Relatie met het nationale beleid*

De door de richtlijn in gang gezette geleidelijke liberalisering van de toerbeurtstelsels, onder een gelijktijdige inzet van een adequaat sociaal-flankerend en stimulerend beleid, strookt met het gevoerde nationale beleid t.a.v. de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer en de Wet vervoer binnenvaart. In het kader van het flankerend en stimulerend beleid zijn in januari 1996 een aantal regelingen voor de nationale binnenvaart in werking getreden:

- de Bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart (flankerend)
- de Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart (stimulerend)
- de Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen (stimulerend).

Daarnaast is het beleid gericht op een structurele sanering van de overcapaciteit in de binnenvaart. Ik verwijs naar nr. 5 en nr. 8 van deze memorie.

Gedachtig aan de vier voorwaarden die in de memorie van toelichting bij de Wet vervoer binnenvaart worden genoemd als criteria voor de afschaffing van de toerbeurtstelsels¹, biedt het totaalpakket van maatre-

¹ (1) Oplossen structurele overcapaciteit, (2) alle bestaande toerbeurt- en tariefstelsels in de EU tegelijkertijd aanpakken, (3) oplossen van de noodzakelijke reservecapaciteit, (4) voldoende maatschappelijk draagvlak (kamerstukken II 1988/89, 21 187, nr. 3, pp. 13 en 14).

gelen, waarvan deze richtlijn onderdeel uitmaakt, een adequate oplossing voor het probleem van de overcapaciteit en de noodzakelijke reservecapaciteit. De vierde voorwaarde (maatschappelijk draagvlak) is vervuld indien het parlement, evenals het Europese Parlement, instemt met de beëindiging van de toerbeurtstelsels.

5. Relatie met andere communautaire regelingen

De richtlijn tot afschaffing van de vrachtverdelingssystemen en minimumtarieven in de binnenvaart maakt onderdeel uit van een totaalpakket van maatregelen. In dit pakket is tevens voorzien in een wijziging van verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad betreffende de structurele sanering van de binnenvaart en in een wijziging van verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren¹. In dat kader dient de Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen te worden gezien.

6. Uitvoerings- en handhavingsaspecten

De uitvoering en handhaving inzake de Wet vervoer binnenvaart en de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer is in handen van de Rijksverkeersinspectie. Het betreft met name het verlenen van tussenkomst bij de totstandkoming van vervoersovereenkomsten, alsmede de verstrekking van vergunningen en de controle daarop. Op dit moment zijn er zes plaatsen van tussenkomst («schippersbeurzen»).

Door implementatie van de richtlijn worden de uitvoerings- en handhavingstaken, al naar gelang voornoemde fasering, geleidelijk minder.

Per 1 januari 2000 zullen de uitvoerende taken van de Rijksverkeersinspectie inzake de Wet vervoer binnenvaart alleen nog betreffen de afgifte van en de controle op de bewijzen van vakbekwaamheid voor de ondernemers in de binnenvaart, alsmede afgifte van en controle op de vergunningen voor beroepsvervoer, inschrijvingen voor eigen vervoer, vergunningbewijzen, inschrijvingsbewijzen en Rijnvaartverklaringen. De schippersbeurzen zullen op genoemde datum worden opgeheven.

Op dit moment zijn circa 33 volledige functies bij de Rijksverkeersinspectie ingericht voor de werkzaamheden op de schippersbeurzen; dit betreft het verlenen van tussenkomst bij de totstandkoming van vervoersovereenkomsten. In elk geval vanaf genoemde datum zullen deze functies niet langer vervuld worden.

7. De lasten voor overheid en justitiabelen

De lasten voor de overheid in verband met de handhaving en rechtsbescherming zullen als gevolg van de vermindering van uitvoeringstaken ook afnemen. Daar staat tegenover dat de inkomsten voor de Rijksverkeersinspectie eveneens zullen dalen. Het betreffen inkomsten voor de tussenkomst bij het vrachtverdelingssysteem en leges voor vergunningbewijzen betreffende een deelmarkt in het beroepsvervoer.

Voor de justitiabelen (schippers, verladers) betekent dit wetsvoorstel een vermindering van regeldruk.

8. Relaties met andere wetgeving

Tijdens het proces van liberalisering dient aandacht te worden geschonken aan een goed functionerend capaciteitsbeleid. In dat verband kan verwezen worden naar de internationaal, door de Europese Commissie, gecoördineerde sloop- en oud-voor-nieuwregeling, vastgelegd in de onder 5. genoemde Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de

¹ Beide wijzigingen zijn gepubliceerd in PbEG L 1996, 304.

Raad. Deze Verordening is vertaald naar nationale wetgeving: de Wet structurele sanering binnenvaart. Afhankelijk van de, jaarlijks te evalueren, marktontwikkelingen in de binnenvaart zal in de periode 1996 tot en met 1998 ten hoogste 15% van de internationale binnenvaartvloot worden geamoveerd.

9. Implementatietabel

Onderstaand schema bevat artikelsgewijs het implementatieoverzicht.

Richtlijn	implementatie in:
art. 1, onderdeel a	– art. 4, onderdeel B, regeling* – art. 10, onderdeel B, regeling
art. 2	– art. I wijzigingswet** – art. I wijzigingsbesluit*** – artt. 6 – 9 regeling
art. 3, aanhef	art. III wijzigingswet
art. 3, eerste streepje	zie artt. 4, 5 en 6
art. 3, tweede streepje	reeds opgenomen in artt. 35, tweede lid j° 30 en 20, eerste lid, onderdeel b, Wet vervoer binnenvaart
art. 4	– art. 1, onderdelen a–e regeling – art. 2, onderdelen a–d regeling
art. 5, eerste streepje	– art. 4, onderdeel D, regeling
art. 5, tweede streepje	– art. 10, onderdeel D, regeling
art. 6	– art. 1, onderdelen f en g regeling – art. 2, onderdelen e en f regeling

* Regeling bevrachting en prijsvorming binnenvaart.

** Onderhavig wetsvoorstel.

*** Besluit tot wijziging van het Besluit vervoer binnenvaart; zal technische aanpassingen bevatten, overeenkomstig dit wetsvoorstel.

Artikelsgewijs

Artikel I

A

Als gevolg van het laten vervallen van het vrachtverdelingsstelsel en het daarmee gepaard gaande verdwijnen van het onderscheid tussen de diverse deelmarkten in het beroepsvervoer, worden de definities van bijzonder vervoer en algemeen ongeregeld vervoer geschrapt.

B, C

Het betreft hier het laten vervallen van het onderscheid in soorten beroepsvervoer, het vrachtverdelingsstelsel alsmede de bepalingen betreffende de overgang tussen beroepsvervoer en eigen vervoer (art. 50–51).

D, E, artikel II

Verwijzingen naar in te trekken artikelen worden geschrapt.

F, G

Het betreft hier uitgewerkte overgangsbepalingen, die deswege kunnen vervallen.

Aan de artikelen 73, 74 en 75 is de facto op 1 januari 1994 het belang komen te ontvallen, omdat op die datum het koninklijk besluit van 15 december 1992 (Stb. 687), houdende verlenging van toerbeurtvergunningen, is vervallen.

De artikelen 76 en 77 verliezen hun relevantie met ingang van 1 januari 1998. De laatste inschrijvingsmogelijkheid voor eigen vervoer ingevolge de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (die op 1 januari 1993 is ingetrokken), was op 31 december 1992, en ingevolge artikel 47, derde lid, van die wet had een inschrijving een geldigheidsduur van vijf jaar.

Artikel III

Ingevolge de richtlijn dient deze wet uiterlijk ingaande 2000 in werking te treden. Niet uitgesloten is op dit moment dat bepaalde onderdelen van deze wet reeds eerder in werking kunnen treden, indien de marktsituatie dat zou toelaten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink