

Vergaderjaar 1994–1995

**24 134**

## Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer

**Nr. 3**

### MEMORIE VAN TOELICHTING

#### A. ALGEMEEN

##### Hoofdstuk 1. Inleiding

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| 1.1 | Doel van de wet                                   | 2 |
| 1.2 | Algemeen belang van de binnenvaart voor Nederland | 2 |

##### Hoofdstuk 2. Voorgeschiedenis van de wet

- |       |                                  |   |
|-------|----------------------------------|---|
| 2.1   | Inleiding                        | 3 |
| 2.2   | Marktverhoudingen                | 3 |
| 2.2.1 | <i>marktsituatie</i>             | 3 |
| 2.2.2 | <i>vrijwillige toerbeurt</i>     | 3 |
| 2.2.3 | <i>overige marktpartijen</i>     | 3 |
| 2.3   | Binnenvaartconflict 1993         | 3 |
| 2.4   | Bemiddeling                      | 4 |
| 2.5   | Overleg tussen de marktpartijen  | 5 |
| 2.6   | Advies van de commissie Albeda   | 5 |
| 2.7   | Noord-Zuid-markt                 | 6 |
| 2.8   | Hoofdlijnen van de marktwerking  | 6 |
| 2.9   | Flankerend en stimulerend beleid | 6 |
| 2.10  | De doorlopen adviesprocedure     | 7 |

##### Hoofdstuk 3. Hoofdlijnen van de wet

- |     |                                     |    |
|-----|-------------------------------------|----|
| 3.1 | Inleiding                           | 7  |
| 3.2 | Reikwijdte van de wet               | 7  |
| 3.3 | Commerciële samenwerkingsverbanden  | 8  |
| 3.4 | Tariefvorming en flexibilisering    | 8  |
| 3.5 | Toenemende marktwerking             | 9  |
| 3.6 | Looptijd van de wettelijke regeling | 10 |
| 3.7 | Overgangsregeling                   | 10 |

Blz.

##### Hoofdstuk 4. Internationaalrechtelijke aspecten

- |     |   |    |
|-----|---|----|
| 4.1 | Verhouding met het internationale recht                                   | 11 |
| 4.2 | Afstemming met het beleid van de Commissie van de Europese Gemeenschappen | 12 |
| 4.3 | Relatie met ontwikkelingen in overige binnenvaart landen                  | 12 |

##### Hoofdstuk 5. Personele en financiële consequenties

- |     |                                 |    |
|-----|---------------------------------|----|
| 5.1 | Gevolgen voor de rijksoverheid  | 13 |
| 5.2 | Gevolgen voor het bedrijfsleven | 13 |

##### Hoofdstuk 6. Juridische aspecten

- |       |   |    |
|-------|---|----|
| 6.1   | Relatie met de Wet economische mededinging, het Besluit horizontale prijsbinding en het Besluit marktverdelingsregelingen | 14 |
| 6.2   | Algemeen-verbindendverklaring   | 14 |
| 6.3   | Verhouding tot andere wetgeving   | 15 |
| 6.4   | Keuze voor een bestuurslaag   | 15 |
| 6.5   | Delegatie   | 15 |
| 6.6   | Handhaving  | 15 |
| 6.6.1 | <i>Bereik van de regeling</i>   | 15 |
| 6.6.2 | <i>Advisering over contracten</i>   | 16 |
| 6.7   | Controleerbaarheid van de regeling  | 16 |
| 6.8   | Sanctiebepalingen   | 16 |

#### B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Blz.

17

## A. ALGEMEEN

### Hoofdstuk 1. Inleiding

#### 1.1 Doel van de wet

Met het onderhavige wetsvoorstel wordt beoogd te komen tot een tijdelijke wettelijke regeling voor het vervoer van goederen per binnenschip vanuit Nederland via de Belgische grens naar België en Frankrijk.

Het doel van de wet is te bereiken dat een overgang naar een vrijere marktwerking in deze sector op een beheerste en gedoseerde wijze kan verlopen, dat wil zeggen met behoud van stabiliteit in de markt. Van belang daarbij is het creëren van de noodzakelijke rust, en voldoende tijdsruimte om de structuur van deze markt te versterken door een gelijktijdige inzet van flankerende en stimulerende maatregelen. Tevens wordt daarmee ruimte gecreëerd voor vernieuwing en flexibilisering van het huidige systeem van de vrijwillige toerbeurt. Dit biedt betrokkenen de gelegenheid zich geleidelijk, doch tijdig aan te passen aan de zich wijzigende marktomstandigheden. Het flankerend en stimulerend beleid zal in nauwe afstemming met het beleid van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en andere betrokken binnenvaartlanden worden ontwikkeld. Met name wordt daarbij gedacht aan maatregelen gericht op de versterking van het ondernemerschap en financieel begeleide bedrijfsbeëindiging, in combinatie met capaciteitsmaatregelen.

Met de aanbieding van dit wetsvoorstel kom ik de toezegging na die mijn ambtsvoorganger bij brief van 11 april 1994 heeft gedaan aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.<sup>1</sup>

#### 1.2 Algemeen belang van de binnenvaart voor Nederland

De transportsector is voor de Nederlandse economie van grote betekenis. De binnenvaart neemt binnen deze sector van oudsher een belangrijke plaats in, een plaats die nog belangrijker zal worden. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de Nederlandse overheid voor de komende jaren is vastgelegd, wordt nadrukkelijk gewezen op de wenselijkheid om een deel van de groei van het goederenvervoer over de weg over te hevelen naar rail en water, teneinde de congestie op het wegennet te verminderen en het milieu te ontlasten.

Als centrale doelstelling voor het binnenvaartbeleid wordt gezien: *Het scheppen van zodanige voorwaarden voor de Nederlandse binnenvaart dat een in economisch en sociaal opzicht gezonde bedrijfstak kan voorzien in een redelijke en duurzame vervoervoorziening en aldus een bijdrage kan leveren aan de Nederlandse economie ten behoeve van de nationale goederenmarkt, de export van Nederlandse producten en de zelfstandige export van vervoerdiensten (inclusief doorvoer).*<sup>2</sup>

Deze doelstelling, die ook in de memorie van toelichting bij de Wet vervoer binnenvaart (WVB) is opgenomen, komt overeen met de in de Nota Ondernemend Vervoer<sup>3</sup> aangegeven doelstelling van het totale goederenvervoerbeleid, en is als zodanig nog steeds onverkort van toepassing.

Ik ben van oordeel, dat in het licht van de uitgangspunten van de Europese Unie toerbeurtstelsels uiteindelijk het veld zullen moeten ruimen, maar dat de liberalisatie van de markt op een geleidelijke wijze tot stand dient te komen. Het gezondmaken van de markt is hiertoe een bepalende voorwaarde. Een te abrupte beëindiging van de bescherming van dat deel van de markt, dat aan die bescherming thans nog behoefte

<sup>1</sup> Kamerstukken 1993/94, 23 400 XII, nr. 50.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 1988/89, 21 187, nr. 3, pag. 5.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 1987/88, 20 288, nr. 1 e.v.

heeft, is ongewenst in het licht van de hiervoor genoemde doelstellingen van het binnenvaartbeleid betreffende een redelijke en duurzame vervoervoorziening, en de positie ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. In deze mening zie ik mij bevestigd door de stellingname van de Europese Commissie in haar in juni 1994 uitgebrachte verslag over de ordening van de markt voor de binnenvaart en de bevrachting volgens toerbeurtsystemen. Ik verwijs kortheidshalve naar 4.2 (*Afstemming met het beleid van de Commissie van de Europese Gemeenschappen*).

## **Hoofdstuk 2. Voorgeschiedenis van de wet**

### *2.1 Inleiding*

Met het oog op de beleidsuitgangspunten en overwegingen die tot dit wetsvoorstel hebben geleid, ga ik kort in op de historische ontwikkelingen op deze deelmarkt in de binnenvaart, en op het uitvoerige onderhandelingsproces met de betrokken marktpartijen, dat vanaf medio 1993 tot het voorjaar van 1994 heeft plaatsgevonden.

### *2.2. Marktverhoudingen*

#### 2.2.1 Marktsituatie

Het totale vervoer op de onderhavige deelmarkt in 1992 bedroeg ongeveer 35 miljoen ton. Belangrijke ladingstromen betreffen het vervoer van zand en grind (ongeveer 11 miljoen ton), vervoer via binnenvaart-tankschepen (ongeveer 10 miljoen ton), alsmede ertsen, kolen en fosfaten (ongeveer 7 miljoen ton).<sup>1</sup>

#### 2.2.2 Vrijwillige toerbeurt

Voor een deel van het vervoer bestaat sedert 1975 een vrijwillige vrachtverdeling (toerbeurt), die beheerd wordt door de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid. De overheid faciliteert deze vrijwillige toerbeurt onder meer door huisvesting te verhuren op een aantal van haar schippersbeurzen, en door instelling van een arbitragecommissie, die o.a. bevoegd is te bemiddelen bij geschillen tussen de Vereniging toerbeurt Noord-Zuid en andere partijen in de markt, bijvoorbeeld tussen personen en verladere.

Het marktaandeel van deze vrijwillige toerbeurt bedroeg tot 1991 ongeveer zes miljoen ton, maar liep met name in 1993 terug tot ruim vier miljoen ton.<sup>2</sup>

#### 2.2.3 Overige marktpartijen

Naast de merendeels in gezinsverband opererende ondernemingen, die als «particuliere schippers» bekend staan, zijn op deze deelmarkt andere ondernemingsvormen actief. Hierbij gaat het om rederijen en exploitanten van met name duwbakken. Aan de vrijwillige toerbeurt wordt in overwegende mate door particuliere schippers deelgenomen. De exploitanten van duwbakken en de rederijen spelen een overheersende rol in het vervoer van massatransporten naar met name het Deltagebied. Ik verwijs naar 3.2 (*Reikwijdte van de wet*).

### *2.3 Binnenvaartconflict 1993*

De vrijwillige toerbeurt heeft vanaf haar ontstaan in 1975 een belangrijke rol gespeeld in het vervoer van droge lading, uitgezonderd zand en grind. Met name bij het transport van massagoederen naar bestemmingen aan het Albertkanaal en de Maas ontstonden echter vanaf het

<sup>1</sup> Bron: CBS-Statistiek voor de internationale binnenvaart 1992.

<sup>2</sup> Bron: Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid.

begin van haar bestaan regelmatig conflictsituaties met vervoerders die contracten afsloten buiten de vrijwillige toerbeurt om. In het voorjaar van 1993 was wederom sprake van ernstige spanningen in dit vervoer. De conjuncturele ontwikkelingen in 1992 en 1993, maar ook het verlies van enkele grote contracten aan vervoersondernemingen, gespecialiseerd in het verrichten van massatransporten, hadden tot gevolg dat het markt-aandeel van de vrijwillige toerbeurt in enkele jaren terugliep van een tot dan toe vrij stabiel aandeel van ongeveer zes miljoen ton per jaar, naar ruim vier miljoen ton. Daarnaast veroorzaakte de al enige jaren durende onzekerheid over de uitkomsten van de discussie van de vertegenwoordigers van de particuliere schippers met de Europese Commissie, omtrent de strijdigheid van een toerbeurtsysteem met de Europese mededingingsbepalingen, de nodige onrust. Voorts kwam, als onderdeel van de intensivering van het mededingingsbeleid, in het voorjaar van 1993 het op de Wet economische mededinging gebaseerde Besluit horizontale prijsbinding (Stb. 1993, 80) tot stand. Hiermee worden mededingingsregelingen waarbij ondernemingen in een bepaalde bedrijfstak afspraken maken over prijzen generiek onverbindend verklaard, tenzij in individuele gevallen ontheffing wordt verleend. Ook het reglement van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid zou door dit besluit worden getroffen, tenzij ontheffing zou worden verleend; een verzoek heeft opschortende werking en is door de genoemde Vereniging tijdig ingediend. Voor de relatie met de mededingingswetgeving, verwijst ik kortheidshalve naar 6.1 (*Relatie met de Wet economische mededinging, het Besluit horizontale prijsbinding en het Besluit marktverdelingsregelingen*).

Toen in het voorjaar van 1993 weer een groot transport voor de toerbeurt verloren ging, ontladde de hoog opgelopen spanning zich in de zomer tot een boycot van de schippersbeurzen en gedeeltelijke blokkades van met name de belangrijkste Noord-Zuid-verbindingen.

#### 2.4 Bemiddeling

Toen ondanks zeer intensief overleg van Minister Maij-Weggen en Staatssecretaris Van Rooij van Economische Zaken met de vertegenwoordigers van de actievoerende schippers, het conflict dreigde te escaleren, is op 16 juli 1993 oud-premier mr. B.W. Biesheuvel verzocht om als bemiddelaar in dit conflict op te treden. Van belang bij de formulering van het bemiddelingsvoorstel van de heer Biesheuvel was, dat van Belgische zijde een wettelijke regeling voor het goederenvervoer per binnenschip van België naar Nederland werd toegezegd. Daarmee werd aangegeven, dat althans voor de Belgische overheid, een wettelijke regeling op deze deelmarkt bespreekbaar was. Bij overleg met de Europese Commissie bleek vervolgens dat deze zich niet afwijzend zou opstellen tegenover een eventueel door Nederland in te voeren tijdelijke wettelijke regeling van de toerbeurt.

Een belangrijke overweging bij het overleg met de Commissie was, dat de overgang naar een geliberaliseerde binnenvaartmarkt geleidelijk tot stand diende te komen, terwijl tegelijkertijd de markt door structuurverbeterende maatregelen gezond zou moeten worden gemaakt.

Het bemiddelingsvoorstel van de heer Biesheuvel sloot hierbij aan, en had als belangrijkste elementen het aanbod van een tijdelijke wettelijke regeling voor het Noord-Zuid-vervoer, en het voorstel om onder leiding van een onafhankelijk voorzitter tot het sluiten van een convenant te komen, vóór de periode tot aan de inwerkingtreding van deze regeling.

Dit voorstel werd echter door het merendeel van de actievoerende schippersorganisaties aanvankelijk als onvoldoende duidelijk verworpen. Uiteindelijk verklaarde echter alle bij deze deelmarkt betrokken partijen zich bereid om onder leiding van een onafhankelijk voorzitter aan het hiervoor genoemde overleg deel te nemen.

Oud-minister prof. dr. W. Albeda bleek eind augustus 1993 bereid de rol van onafhankelijk voorzitter op zich te nemen. Onder zijn voorzitterschap is intensief overleg gepleegd met alle betrokken organisaties met als doel het sluiten van een convenant, waarin behalve de hoofdlijnen van een wettelijke regeling, ook voorstellen voor flankerend en stimulerend beleid, en beleid gericht op het verminderen van de overcapaciteit, zouden worden opgenomen.

### *2.5 Overleg tussen de marktpartijen*

Toen op 26 november 1993 bleek dat geen overeenstemming te verwachten was over een integraal convenant, werd op basis van een door alle partijen ondertekende intentieverklaring besloten het overleg in drie projectgroepen voort te zetten, en voor de duur van dat overleg de status quo met betrekking tot de marktsituatie in acht te nemen.

De projectgroepen hebben zich bezig gehouden met respectievelijk «overcapaciteit en flankerend beleid», «stimulerend beleid» en «marktwerking».

Gedurende deze periode werd zeer intensief overleg gevoerd tussen de bij het Noord-Zuid-vervoer betrokken marktpartijen, dit onder voorzitterschap van vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken, zulks op uitdrukkelijke wens van de betrokken partijen.

Vrijwel volledige overeenstemming werd bereikt in de projectgroepen «overcapaciteit en flankerend beleid» en «stimulerend beleid». Het eerstgenoemde pakket bevat voorstellen die gericht zijn op de terugdringing van de overcapaciteit door middel van een nieuwe sloopregeling, de aanscherping van de oud-voor-nieuw regeling en verbeterde uittredingsregelingen.

Het pakket aan stimulerende maatregelen is met name gericht op het verbeteren van het ondernemerschap door middel van scholing, verbetering van informatievoorziening en de instelling van een consulentengroep die de ondernemers adviseert bij het nemen van bedrijfsbeslissingen.

Over de hoofdlijnen van het model marktwerking werd een zekere mate van overeenstemming bereikt tussen de marktpartijen, met name met betrekking tot de keuze voor een tijdelijke wettelijke regeling. De particuliere-schippersorganisaties gingen in meerderheid accoord met het model. Echter de nadere uitwerking van het model stuitte op grote bezwaren van de verladers en van de organisaties van vervoerders voor zover zij van oudsher buiten de vrijwillige toerbeurt om vervoerden. Voor deze partijen bleek het hete hangijzer de voorgestelde uitbreiding, van de huidige circa vier miljoen ton op jaarbasis aan de beurs gebonden tonnage, naar zes miljoen ton.

Het voorstel van prof. Albeda, om door middel van een verlenging van de intentieverklaring de status quo te handhaven tot de inwerkingtreding van de wettelijke regeling, werd alleen door de voorstanders van een dergelijke regeling ondertekend.

### *2.6 Advies van de commissie Albeda*

Met het, op basis van de eindrapportages van dit overleg, op 31 maart 1994 uitgebrachte advies<sup>1</sup>, werd de bemiddelingsopdracht van prof. Albeda beëindigd.

De centrale conclusie uit het advies van prof. Albeda luidt:  
*Ik constateer dat voor de punten waarover overeenstemming is bereikt, voldoende draagvlak bestaat en ik adviseer dan ook deze punten – voor zover van toepassing – in een wettelijke regeling over te nemen. Voor de*

<sup>1</sup> Rapportage Bemiddeling Conflict Binnenvaart, 31 maart 1994.

*punten waarvoor een grootste gemene deler is geformuleerd, ben ik van mening dat deze punten eveneens overgenomen zouden kunnen worden in een wettelijke regeling. Tevens dient de overheid de reeds toegezegde financiële ondersteuning voor flankerend beleid voor haar rekening te nemen.*

Mijn ambtsvoorganger heeft de voorzitter van de Tweede Kamer op 11 april 1994 geschreven met dit advies te kunnen instemmen.

## *2.7 Noord-Zuid-markt*

De historie van de vrijwillige toerbeurt overziende, stel ik vast dat het niet mogelijk is gebleken om op het niveau van de bedrijfstak conflicten met betrekking tot een verdeling van de markt te voorkomen. Voor de realisering van de adviezen van prof. Albeda is een tijdelijke wettelijke voorziening om die reden onmisbaar te achten. Immers de marktkrachten zijn in de praktijk zodanig sterk gebleken dat deze tot instabiliserende effecten hebben geleid, zoals in de zomer van 1993 eens te meer is gebleken. Om de overgang naar een vrije marktwerking gedoseerd en beheerst te doen verlopen zal een tijdelijke publiekrechtelijke voorziening nodig zijn.

## *2.8 Hoofdpijnen van de marktwerking*

De hoofdpijnen van het model «marktwerking», zoals opgenomen in het advies, zijn de volgende:

- invoering van een tijdelijke wet met als expiratiedatum 1 januari 2000 of zoveel eerder als een Europese marktregeling tot stand komt, alsmede een evaluatie twee jaar na invoering van de wet, doch uiterlijk in 1997;
- binding aan het beurssysteem van zes miljoen ton per jaar;
- flexibilisering van het aan de beurs gebonden tonnage door het bieden van meer vrijheidsgraden voor het vaststellen van tarieven en vervoersvoorwaarden tussen partijen.

Het voorstel voor de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer is primair gebaseerd op de uitkomst van het overleg in de projectgroep «marktwerking».

## *2.9 Flankerend en stimulerend beleid*

Een belangrijk onderdeel van beleid gericht op het gezondmaken van de markt gedurende de looptijd van de wettelijke regeling, omvat het flankerend en stimulerend beleid. Over de wenselijkheid daarvan bestaat een brede consensus, zowel internationaal als – getuige de conclusies van prof. Albeda – nationaal. Immers, gedurende een lange reeks van jaren is gebleken dat de binnenvaart niet in staat is tot zelf-sanering. Gevolg daarvan is een voortdurende situatie van structurele overcapaciteit. Duidelijk is dat een proces van herstructurering van de bedrijfstak niet zonder een begeleidend pakket van economische, fiscale en sociale maatregelen tot stand zal kunnen komen.

In de projectgroep «overcapaciteit en flankerend beleid» is overeenstemming bereikt over voorstellen met betrekking tot het capaciteitsbeleid. Voorts bestaat er overeenstemming over te nemen maatregelen op fiscaal terrein en ten aanzien van bedrijfsbeëindiging.

In de projectgroep «stimulerend beleid» is overeenstemming bereikt over de nuttige functies van samenwerkingsverbanden, maatregelen gericht op het ondernemerschap en overige stimuleringsactiviteiten.

Het advies van prof. Albada is nader uitgewerkt. Met betrekking tot een nieuwe sloopregeling merk ik op dat in internationale kaders overleg wordt gevoerd en dat overeenstemming over de financiële aspecten een vereiste is om tot een nieuwe sloopregeling te komen.

Met betrekking tot de onderdelen van het flankerend en stimulerend beleid die andere departementen regaderen is overeenstemming bereikt met de ministeries van Economische Zaken, Financiën en Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Van belang is in dit kader dat ook de Europese Commissie bij haar plannen voor een toekomstige Europese marktordening, zal voorzien in een begeleidend pakket aan maatregelen gericht op een gezondmaking van de markt. Ik moge verwijzen naar 4.2 (*Afstemming met het beleid van de Commissie van de Europese Gemeenschappen*).

Met betrekking tot de financiering van het stimulerend beleid, moet medefinanciering door het betrokken bedrijfsleven niet bij voorbaat worden uitgesloten.

### *2.10 De doorlopen adviesprocedure*

Over het voorliggende wetsvoorstel is advies ingewonnen bij het Overlegorgaan Goederenvervoer van Verkeer en Waterstaat.

Het Overlegorgaan heeft op 20 juni 1994 bericht, dat het merendeel van de deelnemers in het Overlegorgaan in algemene zin kon instemmen met het wetsontwerp. Aangedrongen werd op vroegtijdige duidelijkheid over de benodigde financiering van de structuurverbeterende maatregelen als flankerend en stimulerend beleid en het beleid gericht op het verminderen van de overcapaciteit. Het Overlegorgaan wees op de noodzaak dat de tijdelijke wet past binnen het kader van de afspraken die op dit terrein gemaakt worden binnen de Europese Unie en onderstreepte het belang van de tussentijdse evaluatie van de tijdelijke wet. Deze evaluatie zou moeten leiden tot het antwoord op de vraag of de beoogde doelstellingen van wet en van het flankerend en stimulerend beleid worden gehaald.

Met de hier genoemde hoofdlijnen van dit advies kan ik instemmen. Aan de wijzigingsvoorstellen van het Overlegorgaan van technisch-juridische aard is in zeer overwegende mate gevolg gegeven.

Ingevolge de Consultatiebeschikking van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap<sup>1</sup> is bij de Europese Commissie advies ingewonnen.

Op 12 september 1994 heeft notificatie van het wetsontwerp aan de overige lid-staten plaatsgevonden.

## **Hoofdstuk 3. Hoofdlijnen van de wet**

### *3.1 Inleiding*

Naar mijn oordeel biedt het aan het wetsvoorstel ten grondslag liggende model een operationele mengeling van zekerheid biedende binding van tonnage aan een beurssysteem en een voldoende mate van commerciële flexibilisering in tarieven en vervoerscondities. Op deze wijze is te bereiken dat een overgang naar een vrije marktwerking in deze sector beheerst en gedoseerd kan verlopen, dat wil zeggen, met behoud van stabiliteit in de markt. Om die reden ben ik van oordeel dat een tijdelijke wettelijke regeling volgens dit model als een noodzakelijk en evenredig middel is aan te merken.

De gelijktijdige inzet van flankerende en stimulerende maatregelen die in het advies aan de orde komen, dragen eveneens bij aan de stabiliteit en

<sup>1</sup> Beschikking van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap van 21 maart 1962, houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen (PbEG 720/62, zoals gewijzigd bij beschikking van 22 november 1973, PbEG L 347/48).

aan de intrinsieke versterking van de structuur van deze markt, aangezien de binnenvaart als vervoersmodaliteit een belangrijke functie vervult en moet blijven vervullen. In deze zin heeft mijn ambtsvoorgangster zich ook uitgelaten in haar eerder genoemde brief aan de Tweede Kamer van 11 april 1994.

### *3.2 Reikwijdte van de wet*

In principe vallen alle binnenschepen die beroepsvervoer met goederen verrichten van een plaats gelegen aan de binnenwateren in Nederland, met een bestemming in België en Frankrijk via de Nederlands-Belgische grens, onder de wettelijke regeling. Het wetsvoorstel heeft ook betrekking op zeeschepen die vervoer verrichten dat geheel over de binnenwateren plaatsvindt.

Uitgezonderd van het wettelijk regime is het vervoer afkomstig van laadplaatsen gelegen aan binnenwateren waar de regels van de Herziene Rijnvaartakte<sup>1</sup> gelden, naar bestemmingen in België.

Opgemerkt dient nog te worden dat bepaalde bestemmingen in Frankrijk en België ook via de Rijn bereikt kunnen worden. Dit vervoer valt dus evenmin onder het bereik van deze wet.

Uitgezonderd is verder het vervoer van ijzererts, kolen, ruwe fosfaten en containers naar een aantal in artikel 3 van de wet nader gespecificeerde geografische bestemmingen in België. In de praktijk zijn deze geografische bestemmingen beter bekend als het «Deltagebied». Uitgezonderd zijn verder de tankvaart en het vervoer van zand, grind en zand- en grindvervangende materialen. Deze laatste uitzonderingen zijn conform de bepalingen in het binnenlands regime op basis van de WVB.

De onder de regeling vallende goederenstroom omvat naar schatting zes miljoen ton per jaar, hetgeen neerkomt op ongeveer een kwart van het totale jaarlijkse vervoer van droge lading van Nederland naar België en Frankrijk.

### *3.3 Commerciële samenwerkingsverbanden*

Stimulering van een meer commerciële wijze van ondernemen in de binnenvaart is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van deze bedrijfstak in een geliberaliseerde markt. In dit kader wordt een belangrijke functie toegekend aan de verdere ontwikkeling van commerciële samenwerkingsverbanden, die door hun grotere economische draagvlak beter dan individuele ondernemingen in staat zijn zich op de markt te handhaven.

In het wetsvoorstel is ervoor gekozen commerciële samenwerkingsverbanden te stimuleren, door hun een rol toe te kennen bij de verwerving van nader gedefinieerde transporten, waarbij de verlader transportgarantie (vervoerszekerheid) verlangt. Daarbij hebben de samenwerkingsverbanden de optie om op de met de opdrachtgevers overeengekomen tarieven een korting toe te passen jegens de vervoerders. Voor leden van het samenwerkingsverband kan die korting geringer zijn dan voor niet-leden. Zo verkrijgen de samenwerkingsverbanden de mogelijkheid tot fondsvorming voor het veilig stellen van de vervoerszekerheid en tot vergroting van de mogelijkheden voor ladingverwerving. Ook een eventueel surplus kan na afloop van het contract aan de leden van het samenwerkingsverband ten goede komen.

Een verdere verruiming van de mogelijkheden voor samenwerkingsverbanden ligt besloten in het voornemen om op termijn samenwerkingsverbanden toestemming te verlenen een deel van de verworven lading buiten het toerbeurtsysteem om te bevrachten. Tevens is nog van belang in dit kader EG-Verordening 1017/68, die in artikel 4 faciliteiten biedt voor

---

<sup>1</sup> De op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, met bijlagen en slotprotocol, (Trb. 1955, 161), zoals deze sedertdien is gewijzigd.



commerciële samenwerkingsverbanden. Ik verwijs naar de toelichting op artikel 19.

Deze verdere verruiming van de mogelijkheden zal gekoppeld worden aan de uitkomsten van de evaluatie van de wet, die uiterlijk in 1997 zal plaatsvinden.

Voor mij staat vast dat de ontwikkeling van de samenwerkingsverbanden een essentiële bijdrage kan leveren aan de voorbereiding van de sector op de geliberaliseerde markt; echter de stimulering daarvan kan niet los gezien worden van de werking van deze wet in de praktijk.

### *3.4 Tariefvorming en flexibilisering*

De vervoerprijs voor bevrachtingen die niet aan de in artikel 18 nader aangegeven bijzondere voorwaarden voldoen, wordt vastgesteld conform het systeem van de WVB, waarbij rekening wordt gehouden met zowel genormeerde kostprijzen als de ontwikkeling van prijzen op de vrije markt.

Voor contracten die wel aan de genoemde voorwaarden voldoen, geldt vrije tariefvorming. Ook geldt dan bij het vaststellen van de vervoersvoorwaarden volledige vrijheid, dat wil zeggen dat een verlader (bijvoorbeeld) specifieke eisen aan het schip of aan de vervoersprestatie kan stellen.

Na de evaluatie van de wet – het is hiervoor reeds opgemerkt – kan afhankelijk van de uitkomsten ervan, verruiming van de mogelijkheden voor commerciële samenwerkingsverbanden aan de orde komen.

### *3.5 Toenemende marktwerking*

De wet biedt naar mijn mening goede perspectieven op betekenend meer marktwerking dan thans het geval is en voorziet in een geleidelijke verdere toename van de liberalisatie, zoals ook door de Europese Commissie wordt voorgestaan.

In de eerste plaats wijs ik in verband hiermee op de reeds genoemde uitzonderingen in de wet met betrekking tot belangrijke vervoerstromen naar de Deltabestemmingen in België (artikel 3 onder b). Het betreft hier vervoersstromen van ijzererts, kolen, containers en ruwe fosfaten, waarvan opgemerkt kan worden, dat het hier deels vervoerstromen betreft die onderdeel uitmaken van een groeimarkt.

Naar schatting betreft het hier een totale vervoersstroom van circa twee en half miljoen ton in 1992. Via de privaatrechtelijke regeling van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid wordt een deel van deze vervoerstromen naar het Deltagebied bevracht; in 1992 bedroeg dit ongeveer 10%. In het wetsvoorstel worden deze vervoersstromen *geheel* vrijgegeven. Overigens kan hierbij nog worden opgemerkt dat er momenteel in de praktijk in feite geen sprake is van vrije tariefvorming voor deze goederensoorten in het Deltagebied, omdat de tarieven voor het vervoer die de buiten de huidige privaatrechtelijke toerbeurtregeling opererende ondernemingen vragen, uit overwegingen van concurrentie een afgeleide zijn van de tarieven die voor de beursbevrachting worden gerekend. Door het verdwijnen van de beursbevrachting voor deze vervoersstromen, zullen de desbetreffende tarieven nog meer aan de vrije markt worden overgelaten.

In de tweede plaats zondert de wet tevens de vervoerstroom uit die is genoemd in artikel 3, onder a. Het betreft vervoer van plaatsen gelegen aan de Rijn, Lek en Waal in Nederland naar bestemmingen in België. Dit vervoer is in de huidige privaatrechtelijke toerbeurtregeling niet uitgezonderd.

In de derde plaats is van belang dat de wet voorziet in een commerciële flexibilisering voor een aanzienlijk deel van het aan de publiekrechtelijke beurs gebonden tonnage. Krachtens artikel 18 van de wet zijn voor bepaalde soorten contracten de tarieven en bevrachtingsvoorwaarden vrijelijk overeen te komen. Deze flexibilisering zal naar schatting betrekking hebben op ongeveer vier miljoen ton, ofwel 2/3 deel van het aan de publiekrechtelijke beurs gebonden tonnage.

Volledigheidshalve wijs ik nog op de overgangsregeling in artikel 29 van het wetsvoorstel. Het betreft hier transporten op basis van meerjarige contracten die voor 11 april 1994 zijn afgesloten. Hoewel het hier in formele zin een inperking betreft van de vrije marktwerking, heb ik gemeend deze transporten onder de werking van deze wet te moeten brengen. Dit is conform het advies van prof. Albeda, dat ter wille van de levensvatbaarheid van de beoogde tijdelijke marktordening voorzag in een beperkte uitbreiding van de gereguleerde markt, met gelijktijdig een vergroting van de flexibiliteit ten opzichte van de huidige privaatrechtelijke regeling. Naar mijn mening zijn de gevolgen voor de vrije marktwerking zeer beperkt, aangezien het hier transporten betreft die voor vijftig procent van het te vervoeren tonnage, onder de hierboven beschreven condities van artikel 17 van de wet (betreffende de vrijelijk overeen te komen tarieven en bevrachtingsvoorwaarden) vallen. Naar mijn mening weegt deze tijdelijke geringe inperking van de marktwerking, niet op tegen het voordeel van de hiervoor genoemde vergroting in de flexibiliteit. Ik verwijs verder naar 3.7 (*Overgangsregeling*).

Aangaande de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing kan worden verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op hoofdstuk 4 van het wetsvoorstel (*Ontheffing en vrijstelling*).

### *3.6 Looptijd van de wettelijke regeling*

Een van de kernpunten van de wettelijke regeling betreft haar tijdelijke karakter. De werkingsduur van de regeling is beperkt tot en met 1999, of tot zoveel eerder als Europese regelgeving ter zake in werking zal treden (geleidelijke liberalisatie van de toerbeurtsystemen volgens een op communautair niveau vast te stellen tijdschema). Dit is mede afhankelijk van de voorstellen die de Commissie aan de Raad zal voorleggen, in het kader van de maatregelen met betrekking tot een geleidelijke liberalisatie van de toerbeurtsystemen, die zij in de Raad (transport) heeft aangekondigd. De Commissie stelde daarbij voor dat de ontwikkeling naar een geliberaliseerde binnenvaartmarkt in de verschillende lid-staten gesynchroniseerd en volgens een op communautair niveau vastgesteld tijdschema dient plaats te vinden. Ik verwijs kortheidshalve naar 4.2 (*Afstemming met het beleid van de Commissie van de Europese Gemeenschappen*).

Verder zal er in 1997 een evaluatie plaatsvinden. De Europese marktordening vormt een belangrijke factor van de evaluatie van de wet. Bij die evaluatie zal in elk geval worden gekeken naar criteria als het effect van het flankerend beleid en het beleid gericht op de terugdringing van de overcapaciteit. Verwezen kan worden naar de toelichting op artikel 30.

### *3.7 Overgangsregeling*

Een mogelijk knelpunt vormen de vóór de inwerkingtreding van de wet gesloten lange-termijncontracten. Voorkomen moet worden dat door (het sluiten van) deze overeenkomsten de richtige werking van de wet zou worden ondermijnd.

Over de contracten die betrekking hebben op vervoerstromen die onder het bereik van de wet zullen gaan vallen en die zijn afgesloten vóór 11 april 1994, maar expireren na de inwerkingtreding van de wet, zijn de meningen bij de betrokken organisaties sterk verdeeld.

Een deel van de organisaties wenst dat doorlopende contracten, ook na stilzwijgende verlenging, wijziging of aanvulling, integraal worden gerespecteerd, dat wil zeggen dat zij niet onder de werking van deze wet zullen vallen. Een ander deel is van mening dat dit op gespannen voet staat met het uitgangspunt van een gelijke bejegening ten opzichte van het vervoer dat binnen de werkings sfeer van de wet valt.

Om hierna genoemde redenen heb ik tot de volgende regeling besloten.

Vervoerstromen ten aanzien waarvan contracten vóór 11 april 1994 zijn gesloten en die doorlopen tot na inwerkingtreding van de wet, zullen voor ten minste 50% van het na inwerkingtreding nog te vervoeren jaarlijks tonnage zijn vrijgesteld van de beursplicht. Daarbij is tevens bepaald dat voor het deel van het vervoer dat via de beurs zal worden bevracht, voor maximaal een jaar na inwerkingtreding van de wet elke vervoerder in de rechten en plichten treedt van de oorspronkelijke vervoerder. Met andere woorden: de goederen worden tegen de oorspronkelijk in het contract overeengekomen tarieven en voorwaarden vervoerd.

De keuze voor de datum van 11 april 1994 hangt samen met de bekendmaking van het voornemen aan de Tweede Kamer, om tot invoering van een wettelijke regeling in het Noord-Zuid vervoer over te gaan.

De reden om deze bepaling in de tijd te begrenzen, is ingegeven door de wenselijkheid een mogelijk nadeel voor de oorspronkelijke uitvoerder van dit contract, die nu immers voor een deel van het vervoer moet reflecteren op de schippersbeurs, te beperken.

De beslissing om de bestaande doorlopende contracten niet volledig vrij te stellen van de regeling vloeit voort uit de overweging dat het vrachtverdelingssysteem niet levensvatbaar is, indien het zich beperkt tot een te klein marktaandeel, waarbinnen dan tevens nog de gewenste flexibilisering tot stand moet worden gebracht.

Met het oog op een zorgvuldige afweging tussen het algemeen belang dat de wet beoogt te dienen, en het belang van partijen die op deze trafieken termijn- en tonnagecontracten hebben afgesloten, was het gewenst inzicht te verkrijgen in de omvang van de bestaande contracten, de looptijd, het soort goederen en het traject waarover ze worden vervoerd. Om die reden hebben de betrokken partijen afschriften van hun contracten gedeponneerd bij een aangewezen notaris. Deze procedure heeft de mogelijkheid geboden om de gewenste informatie te verkrijgen, zonder dat vertrouwelijke, voor het doel niet relevante gegevens (zoals namen van bedrijven en vrachtprijzen) bekend werden. Uit deze informatie is mij gebleken dat het in principe mogelijk is om – met inachtneming van de hierboven genoemde overgangsregeling – te voldoen aan één der centrale doelstellingen van deze wet, n.l. binding aan het beurssysteem van zes miljoen ton op jaarbasis bij inwerkingtreding van de wet. Ik verwijs naar 2.8. (*Hoofdpijnen van de marktwerking*).

## **Hoofdstuk 4. Internationaalrechtelijke aspecten**

### *4.1 Verhouding met het internationale recht*

Marktordenende maatregelen op de onderhavige markt hebben per definitie een internationale dimensie en wel met name op het vlak van de

Europese Unie. Om die reden moet zeker worden gesteld dat wettelijke ordeningsmaatregelen niet in strijd komen met de artikelen 3f, 5 en 85 van het EG-verdrag. Een lid-staat mag geen maatregelen nemen die een verboden mededingingsregeling ondersteunen, versterken of in standhouden. Naar mijn verwachting is hiervan bij het onderhavige wetsvoorstel geen sprake, temeer omdat dit geen verbindendverklaring van de huidige private ordeningsregels behelst, bovendien voorziet in betekenend meer marktwerking dan thans het geval is, en een uitdrukkelijke datum van beëindiging kent.

#### *4.2 Afstemming met het beleid van de Commissie van de Europese Gemeenschappen*

In het tijdens de EU-Transportraad van 13 en 14 juni 1994 uitgebrachte verslag van de Europese Commissie heeft de Commissie bevestigd dat de liberalisering van de binnenvaartmarkt geleidelijk tot stand dient te komen volgens een op communautair niveau vastgesteld tijdschema.<sup>1</sup>

Belangrijke elementen van de voorgestelde maatregelen zijn onder meer:

- het leggen van de primaire verantwoordelijkheid bij de lid-staten om de toerbeurtsystemen te versoepelen,
- de geleidelijke inperking van de toerbeurtstelsels volgens een in de verschillende lid-staten gesynchroniseerd en op communautair niveau vastgesteld tijdschema,
- het treffen van maatregelen om de structurele overcapaciteit te beperken,
- het stimuleren van de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden.

De door de Commissie voorgestelde maatregelen met betrekking tot stimulering van de binnenvaart en verbetering van de structuur van de bedrijfstak zouden moeten worden genomen parallel aan de geleidelijke liberalisering van de binnenvaartmarkt.

De beleidsvoornemens die op grond van het advies-Albeda in het wetsvoorstel zijn verwerkt, en de voornemens van de Commissie tonen overigens een opvallende gelijkenis.

#### *4.3 Relatie met ontwikkelingen in overige binnenvaartlanden*

In dit kader wijs ik op de (voornemens tot) wetgeving in Frankrijk en België met betrekking tot zowel het nationale als het internationale vervoer. In beide gevallen wordt, net als in het onderhavige wetsvoorstel, voorzien in een geleidelijke liberalisatie van de bestaande toerbeurtsystemen, waarbij de tijdelijkheid van beide regelingen en een verdere flexibilisering ten opzichte van de huidige situatie kernpunten zijn. Van belang hierbij is de opmerking in het advies van de Commissie met betrekking tot het Franse voorstel:

*Rekening houdend met het specifieke karakter van de betrokken sector, met name het grote aantal kleinschalige bedrijven en de sterk fluctuerende vraag tegenover het starre aanbod van scheepsruimte, is de Commissie zich ervan bewust dat deze wijziging slechts geleidelijk tot stand kan worden gebracht.<sup>2</sup>*

De Franse wet is inmiddels in werking getreden (Loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables). Hiermee is een belangrijke stap gezet in de richting van een geleidelijke afschaffing van het toerbeurtsysteem in Frankrijk, die gezien de beoogde

<sup>1</sup> Verslag van de Commissie over de ordening van de markt voor de binnenvaart en de bevrachting volgens toerbeurtsystemen, uitgebracht tijdens de Raad (transport) van 13 en 14 juni 1994 (SEC(94) 921 FIN).

<sup>2</sup> Advies van de Commissie van 23 oktober 1992 aan de Franse regering met betrekking tot een wetsvoorstel over de commerciële exploitatie van de binnenwateren (PbEG L 319/35).

werkingsduur van deze wet van zes jaar dus naar verwachting in het jaar 2000 zal plaatsvinden.

In België is sprake van een voorstel om bij ministerieel besluit de bestaande binnenlandse regeling, in afwachting van een communautaire regeling, ingrijpend te flexibiliseren. Daarnaast is er sprake van een tweede voorstel voor een ministerieel besluit, met betrekking tot de grensoverschrijdende transporten naar Frankrijk en Nederland. Deze laatste regeling houdt in dat het vervoer naar Frankrijk en Nederland, bestemmingen aan de Rijn uitgezonderd, wordt onderworpen aan het te wijzigen systeem voor het binnenlands vervoer. Evenals de Nederlandse regeling noemt het Belgische ontwerp met betrekking tot de grensoverschrijdende transporten, als einddatum 1 januari 2000. De genoemde ministeriële besluiten zijn eind februari 1995 aan de Raad van State ter advisering voorgelegd, en tevens aan de Europese Commissie toegezonden.

Tussen Nederland en België vindt regelmatig ambtelijk overleg plaats betreffende de afstemming van de voornemens tot regelgeving in beide landen.

Het belang van een geleidelijke overgangperiode wordt geïllustreerd door de gevolgen van de abrupte afschaffing op 1 januari 1994 van de bestaande tariefregeling in Duitsland, de zgn. «Festfrachten». Dit heeft toentertijd, wegens de ook daar bestaande overcapaciteit, geleid tot een dramatische val in de tarieven gevolgd door een golf van faillissementen.

## **Hoofdstuk 5. Personele en financiële consequenties**

### *5.1 Gevolgen voor de rijksoverheid*

Er wordt een Rijksbeurs ingesteld voor het Noord-Zuid-verkeer. De Rijksverkeersinspectie zal belast worden met de werkzaamheden in verband met het vrachtverdelingsstelsel. Daarmee zal de huidige bemiddeling van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid worden beëindigd. De beurs zal worden ondergebracht op de zes beursvloeren waarop thans al onder verantwoordelijkheid van de Vereniging toerbeurt Noord-Zuid de vrijwillige toerbeurt plaatsvindt. Het gaat om de vestigingen te Delfzijl, Hengelo, Maasbracht, Terneuzen, Amsterdam en Rotterdam. Aangezien de Rijksverkeersinspectie op dezelfde lokaties haar taak verricht met betrekking tot de binnenlandse bevrachtingen, verwacht ik geen organisatorische knelpunten.

Momenteel verricht de Rijksverkeersinspectie in het kader van de WVB bemiddeling bij de binnenlandse beursbevrachting van ongeveer 17 miljoen ton. De uitbreiding van dit pakket met circa zes miljoen ton voor het vervoer op de Noord-Zuid markt, betekent dat een eventuele uitbreiding van het beurspersoneel niet kan worden uitgesloten. In onderzoek is thans of en in welke mate een dergelijke uitbreiding ondanks de verwachte winst in efficiëntie als gevolg van de samenvoeging van beide bevrachtingssystemen, noodzakelijk zal zijn.

Voor wat de vergoeding van de kosten voor het beheer en de organisatie van het vrachtverdelingsstelsel betreft wordt aangesloten bij de desbetreffende bepalingen ingevolge de WVB, waar bepaald is dat deze vergoeding kostendekkend dient te zijn door het heffen van een beperkte beursprovisie over de vrachtsom.

### *5.2 Gevolgen voor het bedrijfsleven*

De gevolgen voor de marktwerking van de vervanging van de huidige privaatrechtelijke regeling door deze wet zijn beperkt:

- De vergroting van hetgeen thans via de beurs wordt bevracht is beperkt, nl. hooguit twee miljoen ton per jaar op een markt totaal van ongeveer 35 miljoen ton. Naar verwachting zal het overgrote deel van deze twee miljoen ton vervoerd worden onder de condities zoals hiervoor aangegeven in 3.4 (*Tariefvorming en flexibilisering*).
- Via de overgangsregeling worden ondernemingen die momenteel op de vrije markt opereren gedeeltelijk tegemoet gekomen (zie hierboven 3.7, *Overgangsregeling*).
- De mogelijkheid bestaat om ingevolge artikel 19 een gedeelte van het vervoer vrij te geven, indien dit wordt verricht door een commercieel samenwerkingsverband.
- De wet heeft een tijdelijk karakter.

## **Hoofdstuk 6. Juridische aspecten**

### *6.1 Relatie met de Wet economische mededinging, het Besluit horizontale prijsbinding en het Besluit marktverdelingsregelingen*

Hiervoor is in 2.3 (*Binnenvaartconflict 1993*) aangegeven dat het reglement van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid onder de reikwijdte van het Besluit horizontale prijsbinding (Stb. 1993, 80) valt. Hetzelfde geldt voor het per 1 juni 1994 in werking getreden Besluit marktverdelingsregelingen (Stb. 1994, 56). Ten aanzien van beide regelingen heeft de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid (VTNZ) een verzoek om ontheffing ingediend. Over de hierbij te volgen benadering kan ik na overleg met de Minister van Economische Zaken het volgende mededelen.

De ontheffingsverzoeken moeten worden gezien in het perspectief van onderhavig wetsvoorstel dat voor een beperkte tijd een gemengd stelsel van enerzijds binding aan de beurs en anderzijds flexibiliteit in het leven roept. Het ligt dan in de rede dat de arrangementen over prijsbinding en marktverdeling in het Reglement van de VTNZ worden gecontinueerd totdat onderhavig wetsvoorstel kracht van wet verkrijgt. Beide elementen vormen de kern van de privaatrechtelijke marktordening, waarvan in het Noord-Zuidvervoer momenteel sprake is; deze wordt feitelijk vervangen – onder aanbrenging van aanzienlijk meer elementen van marktwerking – door de publiekrechtelijke regeling waarin dit wetsvoorstel voorziet. Een benadering waarin geen ontheffing zou worden verleend past hierin niet, omdat alsdan een geheel vrije marktwerking zou worden opgelegd. Dit betekent dat wij voornemens zijn een tijdelijke ontheffing te verlenen. Over dit voornemen is de Europese Commissie geconsulteerd. Op 1 juli 1993 heeft de Commissie vervolgens schriftelijk bevestigd, dat zij zich hiertegen niet zal verzetten, mits reëel perspectief wordt geboden op vrije marktwerking, waaronder eindigheid van het toerbeurtstelsel. Onderhavig wetsvoorstel voorziet hierin. Over dit voornemen zal aan de Commissie economische mededinging advies worden gevraagd.

### *6.2 Algemeen-verbindendverklaring*

Een onderzocht alternatief voor de voorgestelde wettelijke regeling, is een algemeen-verbindendverklaring (a.v.v.) op grond van artikel 6 van de Wet economische mededinging. Aan deze optie is veel aandacht besteed. De conclusie was evenwel dat een aantal struikelblokken op de weg naar een a.v.v. liggen.

1. Het is de lid-staten niet toegestaan om mededingingsregelingen die in strijd zijn met artikel 85 EG-Verdrag, door een wettelijke regeling of andere bestuurshandeling te bekrachtigen of te versterken. De Europese Commissie heeft bij meerdere gelegenheden aangegeven (bijvoorbeeld in haar brief van 18 januari 1991 aan de Europese Schippers Organisatie, dat

zij de regeling van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid in strijd acht met de EU-mededingingsregels. Dit sluit onverkorte bekrachtiging, hetgeen met een a.v.v. zou gebeuren, uit.

2. Voorwaarde voor een a.v.v. is dat de meerderheid van de ondernemers in de relevante markt een overeenkomst sluit. Onder meer blijkt de hiervoor vermelde uitkomst van het overleg tussen marktpartijen blijkt een dergelijke meerderheid niet aanwezig te zijn. Een a.v.v. vormt in dit verband ook om deze reden geen realistische optie.

3. Ten slotte kan nog gewezen worden op de voornemens van de Belgische regering om de vrijwillige toerbeurt van België naar Nederland onder een wettelijk regime te brengen. Een a.v.v. zou leiden tot een te grote discrepantie met de voorgenomen Belgische regeling, hetgeen ongewenst is.

De conclusie uit het voorgaande is, dat het algemeen verbindend verklaren van het reglement van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid geen begaanbare weg is, en dus geen alternatief kan zijn voor een tijdelijke wettelijke regeling als voorgesteld.

### *6.3 Verhouding tot andere wetgeving*

De wet is slechts van toepassing op die kringen van subjecten en objecten, waarop ook de WVB ziet. Deze tijdelijke wet sluit derhalve aan bij het reeds bestaande wettelijke kader voor de binnenvaart.

### *6.4 Keuze voor een bestuurslaag*

De wettelijke regeling is centralistisch van opzet, in die zin dat de handhaving en de uitvoering onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat geschiedt. Uitgangspunt van de wet is zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de WVB.

### *6.5 Delegatie*

De wet bevat de totale structuur van het beoogde vrachtverdelingsstelsel.

De meer technisch-uitvoerende regelgeving zal geschieden bij ministeriële regeling. Daarbij zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de inhoud van de regelgeving ingevolge de WVB. Gelet op het technische karakter van de gedelegeerde regelgeving, alsmede op het feit, dat het om een tijdelijke wet gaat, is delegatie van regelgevende bevoegdheden aan de minister passend te achten.

### *6.6 Handhaving*

#### *6.6.1 Bereik van de regeling*

De keuze voor de afbakening naar goederensoort en geografische bestemming op de aangegeven wijze is ingegeven door de observatie dat dit in de praktijk de best werkbaar criteria voor handhaving en werkbaarheid van de regeling oplevert, waardoor extra (onnodige) handhavingslasten worden voorkomen. Een bijkomend aspect is dat de gekozen afbakening aldus nauw aansluit bij het historisch door de vrijwillige toerbeurt bediende marktsegment, en daarom inzichtelijk is voor de doelgroep.

In de projectgroep «marktwerking» is uitvoerig stilgestaan bij alternatieven, zoals:

- beperking tot schepen met een bepaald maximum tonnage
- indeling naar bestemming
- een verplicht beursquotum per opdrachtgever voor vervoer.

Conclusie was dat deze alternatieven in aanzienlijk mindere mate de genoemde voordelen hebben dan de afbakening naar goederensoort en geografische bestemming.

#### 6.6.2 Advisering over contracten

Het aantal beslismomenten voor de rijksoverheid is beperkter dan in de WVB. Dit hangt samen met de instelling van de commissie van onafhankelijke deskundigen, die is samengesteld uit deskundigen benoemd op voordracht van de marktpartijen. De commissie adviseert zonder last of ruggespraak bij contracten, die qua tarifiering of voorwaarden afwijken van de standaard-beursbevrachtingen. Ik verwijs verder naar de toelichting bij artikel 17.

#### 6.7 Controleerbaarheid van de regeling

In principe wijkt de handhaafbaarheid van de wet niet significant af van die van de WVB.

De praktijk leert dat de handhaving van de WVB over het algemeen tot weinig problemen leidt. Immers, de vloot heeft een beperkte omvang en de uitwijkmogelijkheden op het vaarwegennet zijn eveneens beperkt. Eventuele overtredingen worden daardoor snel gesignaleerd, zowel door de controlerende instanties, als door de mede-gebruikers van het vaarwegennet.

Naar ik verwacht zal dit bij het onderhavige wetsvoorstel niet anders zijn, te meer daar bij de definiëring van het bereik van de regeling is gezocht naar de beste criteria voor handhaving en werkbaarheid van de regeling.

Om die reden is een significante toename van de werklast van het Openbaar Ministerie niet waarschijnlijk.

Ik verwijs verder naar 6.6.1 (*Bereik van de regeling*).

#### 6.8 Sanctiebepalingen

Overwogen is of de Wet op de economische delicten (WED) van toepassing moet worden verklaard, dan wel of volstaan kan worden met een bestuurlijke boete. Besloten is aan te sluiten bij het (strafrechtelijke) regime van de WED. Hieraan ligt als overweging het volgende ten grondslag.

De wet is opgezet als tijdelijke regeling en, gelet op het spoedeisend karakter van de invoering ervan alsmede op de haken en ogen die aan de introductie van een boetesysteem vastzitten, is het niet geraden nu, in afwijking van de WVB, een administratief handhavingssysteem op te tuigen.

Schending van de normstelling van de wet is een overtreding in de zin van de Wet op de economische delicten. Het bijbehorende strafmaximum is zes maanden gevangenisstraf en/of f 25 000 boete. Dit laatste maximum kan tot f 100 000 verhoogd worden indien de waarde van het goed waarmee de overtreding begaan wordt meer is dan een kwart van f 25 000 (artikel 6, eerste lid WED). Aangezien het veelal zal gaan om overtreding van de wet met gebruikmaking van een binnenschip, geldt in de praktijk dit hoge strafmaximum.

De WED bestraft, kort gezegd, het omzeilen van de tussenkomst van de minister, alsmede het overtreden van voorschriften en beperkingen die aan een ontheffing of vrijstelling zijn verbonden.



Daarnaast zijn in het wetsvoorstel nog enkele administratieve maatregelen opgenomen, die samenhangen met de daadwerkelijke uitvoering van de wet en die «op beursvloerniveau» door de Rijksverkeersinspectie kunnen worden toegepast. Gedoeld wordt met name op de ordehandhaving op de beurs (artikel 6, derde lid) en het gedurende enige tijd uitsluiten van deelname aan het vrachtverdelingsstelsel (artikelen 9 en 10).

## **B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen**

#### *Artikel 1*

De in het eerste lid, onderdeel a, genoemde begrippen luiden overeenkomstig artikel 1 van de WVB.

Aan het samenwerkingsverband, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, wordt in ieder geval als eis gesteld dat het een organisatie is van eigenaren van binnenschepen. Het is derhalve toegestaan dat ook anderen, zoals scheepsbevrachters en expediteurs, daarin participeren.

Ingevolge artikel 19 kunnen bij ministeriële regeling regels gesteld worden omtrent het minimumtonnage en het aantal schepen waarover het samenwerkingsverband moet beschikken.

Anders dan in het systeem van de WVB moet voor toepassing van deze wet de bestemming van het schip vaststaan, en moet zeker zijn dat deze in België of Frankrijk ligt. Een aanvraag om scheepsruimte bestemd voor opslag zonder aansluitend vervoer naar genoemde landen, valt niet onder de werking van deze wet, maar onder die van de WVB.

#### *Artikel 2*

Uit dit artikel, in samenhang met de begripsomschrijving van artikel 1, eerste lid, onderdeel a, blijkt dat de Tijdelijke wet slechts van toepassing is op die kringen van subjecten en objecten, waarop ook de WVB ziet. Hier behoeft dan ook geen regeling te worden getroffen voor vergunningen en andere vereisten om het beroep van binnenschipper te kunnen uitoefenen. Omdat deze wet slechts van toepassing is op het beroepsvervoer in de zin van de WVB, valt het eigen vervoer in de zin van de WVB buiten bereik van de wet. De toegang tot de beurs staat open voor alle beroepsvervoerders.

De adressaten van deze wet zijn de vervoerders (binnenschippers) en degenen die overigens bij het vervoer zijn betrokken. Deze laatste groep wordt aangeduid met het verzamelbegrip «opdrachtgevers». Daarbij kan gedacht worden aan aanbieders van de lading, waaronder begrepen verladers en expediteurs, en tussenpersonen, dat wil zeggen zij die zonder partij te zijn bij de vervoerovereenkomst bemiddelen bij de totstandkoming ervan.

Het tweede lid, onderdeel b, regelt de verplichte beursgang. In die zin betreft het de centrale bepaling van de wet.

#### *Artikel 3*

De territoriale inperking genoemd in onderdeel a is noodzakelijk in verband met de verplichting tot verlening van vrije doorvaart ingevolge de Akte van Mannheim (herziene Rijnvaartakte).

De in onderdeel b bedoelde containers zijn de volgens ISO-normen (International Standard Organization) gestandaardiseerde laadkisten, waarvan de maatvoering veelal in zgn. TEU's (Twenty foot Equivalent Unit) wordt aangegeven. Zowel het vervoer van lege als gevulde containers valt hieronder.

Met het begrip «industriële vervaardigde zand- of grindvervangende materialen» wordt bedoeld, dat het productieproces gericht moet zijn op het vervaardigen van het betreffende vervangende produkt. Dit betekent dat residuprodukten, die als gevolg van een industrieel verwerkingsproces tot stand komen en niet een verdere bewerking ondergaan, over het algemeen als afval beschouwd dienen te worden, en derhalve niet voor een vrijstelling in aanmerking komen.

Bij materiaal van onderwaterbodems wordt gedacht aan slib, dat bijvoorbeeld als gevolg van het onderhoud of verbeteringen van het vaarwegennet wordt opgebaggerd.

De uitzondering in onderdeel d met betrekking tot de tankvaart is conform hetgeen daarover in de WVB is gesteld.

#### *Artikel 4*

Onder een verdrag wordt verstaan een internationaal verdrag, een bilaterale volkenrechtelijke overeenkomst en volkenrechtelijke besluiten ter uitvoering van verdragen (bijvoorbeeld EG-richtlijnen en verordeningen).

### **Hoofdstuk 2. Vrachtverdelingsstelsel**

Dit hoofdstuk heeft zowel betrekking op de meest gangbare vorm van vrachtverdeling, de standaard-éénreisbevrachting, als op de verbijzonderde vormen van bevrachting van hoofdstuk 3.

#### *Artikel 5*

Onder tussenkomst van de minister worden die handelingen verstaan, die ingevolge deze wet nodig zijn om vervoerovereenkomsten tot stand te brengen. Het betreft met name het beheer van de schippersbeurzen: het koppelen van door schippers aangemelde schepen aan de door opdrachtgevers aangeboden vracht. Daarbij neemt de Minister de wettelijke criteria voor het verdelen van vracht in aanmerking. De hoofdregel is, dat de vervoerder wiens schip het langst op de schepenlijst vermeld staat, de eerste keuze heeft uit de aangeboden vrachten. Dit is het bekende toerbeurt-systeem.

De belangrijke norm waarop deze wet gebaseerd is, en waarmee de minister onder meer rekening houdt bij het nemen van besluiten ingevolge de wet, is neergelegd in het tweede lid.

De verwijzingen naar artikel 18 en artikel 20 betreffen het volgende. De doelstelling van hoofdstuk 3, de flexibiliteit, is in vergelijking met die van hoofdstuk 2, die mede de standaard-éénreisbevrachting omvat, verbijzonderd. Daartoe is de zo billijk en doelmatig mogelijke wijze van verdeling ingekaderd binnen de bijzondere tarieven en bevrachtingsvoorwaarden en de mogelijkheid van vrije inschrijving op de beurs, van hoofdstuk 3. Met name is dit relevant voor de toetsing die de minister ter zake van de ontwerp-vervoerovereenkomst uitvoert. Niet zijn daarbij aan de orde de billijkheid en doelmatigheid in het algemeen, maar uitsluitend bezien vanuit de vraag of zich de situaties van hoofdstuk 3 voordoen. Zo ja, dan zal de minister de goedkeuring in principe niet weigeren.

De in het eerste lid genoemde vervoerovereenkomsten staan ook wel bekend als «charter».

#### *Artikel 6*

De plaatsen van tussenkomst, beter bekend als schippersbeurzen, zijn sinds de reorganisatie van 1994 gesitueerd op zes locaties. Deze locaties bestrijken elk een rayon. De rayons, beurzen en de openingstijden zijn opgenomen in bijlage A van de Vrachtverdelingsregeling bij de WVB.

#### *Artikel 8*

Het aannemelijk maken van het tijdstip van lossen, als bedoeld in het derde lid, kan geschieden door het cognossement of het bewijs van aanmelding, waarop de ontvanger het bedoelde tijdstip heeft aangekend. Het moment van grenspassage van het lege schip kan met een eigen verklaring van de vervoerder worden ondersteund.

#### *Artikel 9*

Met de wettelijke bijdragen, bedoeld in onderdeel h, wordt in eerste instantie geduid op de sloopbijdragen, die vervoerders in het kader van de Wet structurele sanering binnenvaart en Verordening (EEG) 1101/89 (PbEG L 1989 116/25) dienen te betalen.

#### *Artikel 11*

Een mededeling als bedoeld in het derde lid is het bekendmaken onder de op de beurs aanwezige vervoerders van de desbetreffende aanvragen om scheepsruimte.

Uit het derde lid volgt, dat de aanvraag om scheepsruimte onder meer *niet* hoeft te worden meegedeeld, wanneer een zo billijk en doelmatige mogelijke wijze van verdeling van de goederen daartoe aanleiding geeft. Gedacht kan worden aan de situatie dat een bijzondere vracht moet worden vervoerd, waarvoor slechts één schip beschikbaar is. In dat geval kan de koppeling tussen aanvrager en aanbieder van scheepsruimte op een efficiëntere wijze tot stand worden gebracht dan via mededeling en reflecteren.

In het vierde lid wordt ten aanzien van de mededeling een termijn van ten hoogste twee werkdagen aangehouden vóór het tijdstip van laden. Dit voorkomt dat ten aanzien van schepen in een vroeg stadium wordt gereflecteerd, waardoor zij in afwachting van de desbetreffende lading te lang werkeloos zouden moeten blijven liggen. Een uitzondering op die termijn kan overwogen worden, indien bijvoorbeeld de laadplaats en de huidige ligplaats van het schip verschillende zijn, en op korte termijn een stremming tussen die twee te verwachten is. Dan kan het raadzaam zijn om bijvoorbeeld drie dagen tevoren mededeling te doen, zodat het schip tijdig op de laadplaats aanwezig kan zijn.

#### *Artikel 15*

De Bevrachtingsvoorwaarden 1991 zijn modelvoorwaarden die zijn overeengekomen door de organisaties van de in de binnenvaart werkzame marktpartijen. In dit artikel is ervoor gekozen de Bevrachtingsvoorwaarden deel uit te laten maken van de vervoerovereenkomsten, omdat dit gebruikelijk is en aansluit bij het bestaande systeem zoals dat wordt gehanteerd in de Wet vervoer binnenvaart. Deze voorwaarden zijn in 1991 aangepast met het oog op de invoering van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Door de verwijzing naar de datum van deponeren is hier sprake van een statische verwijzing: latere wijziging van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 zijn derhalve voor deze wet niet relevant.

Het tweede lid heeft betrekking op artikel 107 van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991, dat luidt:

*Indien al degenen, die deze Bevrachtingsvoorwaarden deponeren, tevens op dezelfde plaatsen deponeren een Reglement tot al of niet bindende oplossing van geschillen, zal dit Reglement toepasselijk zijn op alle overeenkomsten, die aan deze Bevrachtingsvoorwaarden onderworpen zijn.*

Dit artikel verschaft de mogelijkheid de werking van de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 uit te breiden met arbitrage of bindend advies.

#### *Artikel 16*

Onderdeel c heeft het oog op zowel de bevrachtingsvoorwaarden die partijen overeenkomen, als op de nadere condities welke de minister vaststelt.

### **Hoofdstuk 3. Flexibiliteit**

Dit hoofdstuk biedt de marktpartijen extra mogelijkheden naast de standaard-procedure. Wanneer de minister de ontwerp-vervoerovereenkomst heeft goedgekeurd, kan de opdrachtgever aanvragen om scheepsruimte met betrekking tot de goedgekeurde ontwerp-vervoerovereenkomst ten beurze indienen conform de krachtens dit hoofdstuk geldende regels. Op die wijze wordt een vervoerder geworven, al dan niet door middel van loting.

#### *Artikel 17*

De instelling van een Commissie van onafhankelijke deskundigen heeft het oog op een slagvaardige commissie, die onafhankelijk advies uitbrengt. Deze adviesbevoegdheid laat onverlet de eigen verantwoordelijkheid van de minister. Dit is in overeenstemming met de uitspraak van het Europese Hof in de Reiff-zaak (Pb EG 1994, C1/3).

De commissie adviseert niet met het oog op te vormen beleid, maar over de uitvoering van het beleid waartoe – in het kader van de wet – reeds besloten is; zij is geen college van advies als bedoeld in artikel 79 van de Grondwet.

Het ligt dan ook uitdrukkelijk niet in de bedoeling dat de Minister of de commissie de overeengekomen tarieven of bevrachtingsvoorwaarden inhoudelijk zullen toetsen.

#### *Artikel 18*

Het in dit artikel opgesomde vervoer is vrij wat tarieven en voorwaarden betreft, waardoor flexibiliteit wordt aangebracht in deze wet met als doel meer marktwerking. De werking hiervan is beschreven in het algemene deel van de memorie van toelichting, hoofdstuk 3 (*Hoofdlijnen van de wet*).

Reizen in opeenvolging, onderdeel a, betreft meerdere reizen voor een verlader met hetzelfde schip. Het kan hier om reizen gaan die niet voor iedere schipper aantrekkelijk zijn, bijvoorbeeld vanwege de afstand of de goederensoort. Bij het afzonderlijk aanbieden van deze reizen is er derhalve een grote kans dat er niet op de desbetreffende reizen gereflecteerd zal worden.

Periodevervoer, onderdeel b, is vervoer gedurende een door de schipper en de opdrachtgever overeengekomen tijdvak.

Onderdeel c betreft transporten die door hetzij afmetingen hetzij gewicht van het te vervoeren constructiedeel aan het schip specifieke eisen stellen, bijvoorbeeld lengte en breedte van het luikhoofd.

Met het verrichten van aanvullende logistieke diensten in onderdeel d, alsmede vervoer waarvan opslag of overslag deel uit maakt, onderdeel e, wordt bedoeld op het totale transport inclusief overslag en gebruik van andere vervoersmodaliteiten (transport van «deur tot deur»).

Het aanleveren van goederen op een precies overeengekomen tijdstip, waarop onderdeel f ziet, is ook bekend als «just in time vervoer».

Voorbeelden van een meer dan gebruikelijk efficiënte wijze van vervoer (onderdeel g) zijn de meelaadregelingen en de bevrachtingen naar schipperskeuze.

Met onderdeel h wordt bedoeld op vervoer met binnenschepen met een aangepast tarief, opdat het niet naar andere transportmodaliteiten overgaat, of op het aantrekken van transporten vanaf andere vervoersmodaliteiten.

In onderdeel i ten slotte wordt ook melding gemaakt van andere vormen van vervoer waarvoor bij ministeriële regeling tarieven en bevrachtingsvoorwaarden vrijelijk overeen te komen zijn. Uit oogpunt van beleid is ervoor gekozen nieuwe ontwikkelingen op het gebied van het goederenvervoer niet in de weg te staan.

Ook als bijzonder soort vervoer is aan te merken het vervoer van grote hoeveelheden in relatie tot laadplaats(en) of bestemming(en), zoals genoemd in het model van de projectgroep marktwerking. In de binnenlandse gereguleerde markt zijn contracten met betrekking tot dergelijke transporten niet gebruikelijk. Vooral nog wordt er vanuit gegaan dat het vervoer van grote hoeveelheden verricht kan worden op basis van contracten die betrekking hebben op periodevervoer of reizen in opeenvolging.

#### *Artikel 19*

Ingevolge het eerste lid besteedt het samenwerkingsverband via de beurs het vervoer uit aan leden en niet-leden; in het laatste geval kan een lager tarief overeengekomen worden. Het verschil tussen dit lagere tarief en hetgeen het samenwerkingsverband van de verlader ontvangt, kan voor bijvoorbeeld fondsvorming worden aangewend. Zie ook van het algemene deel van de memorie van toelichting 3.3 (*Commerciële samenwerkingsverbanden*).

Het tweede lid biedt de mogelijkheid van een bijzondere vrijstelling van de beursplicht. Hiervan zal gebruik gemaakt kunnen worden als bijvoorbeeld uit de evaluatie, bedoeld in artikel 30, zal blijken dat de markt-omstandigheden dit toelaten.

De in het vierde lid bedoelde Verordening verbiedt ondernemingen het afspraken te maken, die beogen de vrije onderlinge mededinging te verminderen. Een uitzondering op dit verbod wordt gegeven in artikel 4, eerste lid, van de Verordening, dat luidt:

1. De in artikel 2 bedoelde overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen zijn van het verbod van dat artikel vrijgesteld, indien zij tot doel hebben:

– de vorming en werking van groepen ondernemingen voor vervoer over de weg of over de binnenwateren met het oog op de verrichting van vervoersactiviteiten,

– de gemeenschappelijke financiering of verwerving van materieel of behoeften voor vervoer, die rechtstreeks verband houden met vervoersprestaties voor zover zulks noodzakelijk is voor de gemeenschappelijke exploitatie van deze groepen, en

indien de totale ladingscapaciteit van de groep niet groter is dan:

– 10 000 ton voor het vervoer over de weg,

– 500 000 ton voor het vervoer over de binnenwateren.

De individuele capaciteit van elk der aan de groep deelnemende ondernemingen mag niet groter zijn dan 1 000 ton voor het vervoer over de weg of 50 000 ton voor het vervoer over de binnenwateren.

#### *Artikel 20*

Het staat de opdrachtgevende partijen vrij om in een vroegtijdig stadium, bij het opstellen van de ontwerp-overeenkomst, met de Commissie van onafhankelijke deskundigen in overleg te treden over vervoerscondities e.d.

Het tweede lid vormt een afwijking de reguliere wijze van bevrachting. Immers gebruikelijk is een verdelingssysteem waarbij de vervoerder wiens aanmelding bij de beurs de oudste is, de vracht krijgt toegewezen. Model voor deze regeling heeft gestaan de op basis van de WVB ingevoerde Regeling periodevervoer suikerbieten 1994, waarin bij een overaanbod van scheepsruimte bij vrije inschrijving, toewijzing door loting volgt.

De toets die in het derde lid aan de orde is, betreft de vraag of voldaan is aan de voorschriften van dit hoofdstuk. In de praktijk zal het zwaar-  
tepunt van die toets bij de Commissie van onafhankelijke deskundigen komen te liggen, waarna nog een marginale toetsing door de minister zal plaatsvinden.

Mocht de toepassing van dit artikel voor de opdrachtgever niet resulteren in voldoende scheepsruimte, dan kan hij de minister verzoeken toepassing te geven aan artikel 13, of hij kan opnieuw, met aangepaste tarieven en voorwaarden, een procedure als in dit hoofdstuk bedoeld doorlopen.

#### **Hoofdstuk 4. Ontheffing en vrijstelling**

Ontheffing betreft een uitzondering op het wettelijk gebod of verbod in een individueel geval, vrijstelling heeft betrekking op een uitzondering voor een categorie van gevallen.

#### *Artikel 21*

Ontheffing kan worden gegeven voor vervoer van goederen waarvoor schippers bij wijze van uitzondering niet of nauwelijks belangstelling hebben, gelet op de aard of de soort, en voor vervoer waartoe het binnenschip speciaal aangepast dient te zijn.

#### *Artikel 22*

Hier is bijvoorbeeld de situatie aan de orde, dat vanwege de omvang

van het vervoer bijzondere afspraken worden gemaakt tussen reders en particulieren. Een vergelijkbare situatie doet zich voor in de WVB bij de contractenregeling binnenlands vervoer.

## **Hoofdstuk 5. Vergoedingen**

### *Artikel 24*

Het uitgangspunt is dat een kostendekkende vergoeding wordt berekend. Met de in dit artikel opgenomen genormeerde bedragen wordt, zo heeft de ervaring van de binnenlandse toerbeurt geleerd, aan dit uitgangspunt recht gedaan.

### *Artikel 25*

Het eerste lid strekt ertoe scheepsbevrachters een redelijke vergoeding voor hun werkzaamheden te garanderen.

Doordat de Tarievenregeling goederenvervoer binnenvaart middels een ministeriële regeling op deze wet van toepassing zal worden verklaard, is in de tarieven die de opdrachtgever aan de vervoerder verschuldigd is, al rekening gehouden met een opslag voor de scheepsbevrachter.

De volgende situaties kunnen zich voordoen.

1. Een scheepsbevrachter is ingeschakeld:
  - a. conform het systeem van de WVB betaalt de vervoerder de bevrachter uit zijn ontvangen tarief het voorgeschreven percentage
  - b. de opdrachtgever betaalt het voorgeschreven percentage aan de bevrachter en betaalt aan de vervoerder het tarief, minus de vergoeding voor de bevrachter.
2. Geen scheepsbevrachter is ingeschakeld; de opdrachtgever betaalt slechts aan de vervoerder het tarief, minus de fictieve vergoeding voor de bevrachter.

## **Hoofdstuk 9. Overgangsbepalingen**

### *Artikel 29*

Vervoersstromen die voortvloeien uit langlopende overeenkomsten die op of na 11 april 1994 zijn gesloten, vallen onmiddellijk bij inwerking-treding van de wet onder de werking van het vrachtverdelingsstelsel. Die overeenkomsten worden door de wet terzijde gesteld (eerste lid).

In het tweede lid is bepaald dat van de vervoersstromen die voortvloeien uit overeenkomsten gesloten voor 11 april 1994, en die nog niet geëxpi-reerd zijn bij de inwerkingtreding van deze wet, 50% van de op jaarbasis te vervoeren tonnage onder de werking van de wet zal worden gebracht, en dus 50% onder de in de overeenkomst genoemde voorwaarden kan blijven worden vervoerd tot het moment dat de overeenkomst afloopt.

In het derde lid is bepaald dat voor het te vervoeren gedeelte dat op grond van het tweede lid onder de bepalingen van deze wet wordt gebracht, voor een periode van maximaal een jaar de bevrachting via de beurs kan geschieden tegen de in de overeenkomst bepaalde tarieven en bevrachtingsvoorwaarden.

Uitgangspunt is, dat het totale tonnage dat op basis van deze overgangs-regeling bij de inwerkingtreding van de wet onder de bepalingen van de wet valt, niet substantieel afwijkt van een totaal van zes miljoen ton op jaarbasis.

Artikel 29 schrijft voor dat het bestaan van contracten van voor 11 april 1994 moet worden aangetoond. Dit houdt echter geen voorschrift in voor

de wijze waarop aan deze verplichting kan worden voldaan. Meerdere manieren van bewijs zijn denkbaar. Als handreiking is aan te geven, dat door een verklaring van de notaris bij wie het contract overeenkomstig het verzoek van de minister is gedeponereerd, in ieder geval aan de aantoonplicht wordt voldaan. Zie hierover 3.7 (*Overgangsregeling*).

## **Hoofdstuk 10. Evaluatie- en slotbepalingen**

### *Artikel 30*

De volgende zaken worden in ieder geval geëvalueerd:

- de stand van zaken in de markt, de opgetreden veranderingen in vraag en aanbod, vervoerstromen en de verhouding tussen capaciteit en marktvrage (overcapaciteit).

Nagegaan zal worden of en in hoeverre de wettelijke regeling toereikend is en bijdraagt aan de structuurversterking van de binnenvaart;

- het voldoen van de wet aan verwachtingen omtrent verbeterde aansluiting tussen vraag en aanbod, respectievelijk aan behoeften en mogelijkheden van marktpartijen aan vraag- en aanbodzijde;
- het effect van het ingezette flankerende beleid voor de binnenvaart;
- de stand van zaken met betrekking tot Europese marktontwikkelingen en het Europese binnenvaartbeleid;
- de appreciatie van de wettelijke regelingen door de marktpartijen in de binnenvaart;
- de positie van de samenwerkingsverbanden, mede met het oog op de mogelijkheden de eigen leden voorrang te geven bij het vervoer.

### *Artikel 31*

De in het tweede lid genoemde optie om de wet eerder dan 1 januari 2000 te laten vervallen, houdt rekening met de mogelijkheid van een zodanig gewijzigde Europese regelgeving, dat de wet daarnaast niet meer gehandhaafd kan blijven.

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