Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001

Nr. 55

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 januari 2001

Hierbij zend ik u naar aanleiding van mijn toezegging aan de heer Weekers tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat op 16 november 2000, een overzicht van zaken geregeld in de Wet Goederenvervoer over de Weg (Wgw) die afwijken van de Europese regelgeving.

Uit het overzicht zal u duidelijk worden dat de Wgw op een aantal punten verder gaat dan de EU regelgeving. Daarom heeft mijn ambtsvoorganger in 1998 een overleg gestart om na te gaan of er draagvlak was voor een herziening van de Wgw met de meest betrokken partijen:

- Transport en Logistiek Nederland (TLN), de werkgeversorganisatie voor kleine, middelgrote en enkele grote wegvervoerondernemingen.
- Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de werkgeversorganisatie voor grote ondernemingen
- EVO, de organisatie voor het verladend bedrijfsleven en het eigen vervoer (ondernemingen die hun eigen goederen vervoeren).
- FNV Bondgenoten
- CNV BedrijvenBond.

Gebleken is dat er verdeeldheid was tussen enerzijds partijen die de huidige gereguleerde situatie grotendeels willen handhaven en anderzijds partijen die voorstanders zijn van een meer beperkte invulling van de wetgeving. Dat heeft ertoe geleid dat het overleg over een herziening van de Wgw met partijen na de zomer van 1999 niet meer is voortgezet.

Externe ontwikkelingen op een aantal terreinen leiden er thans toe dat de huidige Wgw in ieder geval moet worden aangepast. Zo dient het strafpuntenstelsel (de Nederlandse uitwerking van de Europese eis van betrouwbaarheid als voorwaarde van de toegang tot het beroep) urgent vervangen te worden en moet de Kabinetsvisie op het functioneren van ZBO's worden geïmplementeerd.
In het kader van het recente «diesel-akkoord» wordt de problematiek van de branche onder meer behandeld in de werkgroep structuurverbetering onder leiding van mevrouw drs N. Kroes. De resultaten van deze werk-

KST50908
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2001

groep zullen in april 2001 aan u gerapporteerd worden. Deze resultaten kunnen dan zonodig meegenomen worden in het traject van de herziening van de Wgw.

Ik stel mij voor dat ik, nadat de resultaten van de werkgroep structuurverbetering bekend zijn, de partijen uitnodig om nogmaals hun visie te geven over de problematiek van de herziening van de Wgw mede op basis van bijgevoegd overzicht. Ik verwacht dat de partijen daartoe bereid zullen zijn, omdat vanuit de branche al een aantal keren aangedrongen is op voortzetting van het overleg over de herziening van de Wgw.

De motie op stuk nr. 30 van de heren Weekers en Herrebrugh is bij de stemming op 14 december 2000 aangenomen. Zoals ik al aangaf in mijn reactie op het betoog van de heer Weekers in eerste termijn ben ik van mening dat een MDW-operatie niet het geëigende middel is om tot herziening van de Wgw te komen, die immers voor het overgrote deel gebonden is aan Europese regelgeving. Ik denk dat via de hiervoor genoemde ontwikkelingen en na een voortgezet overleg met partijen voldoende basis gevonden kan worden om het wetgevingstraject voort te zetten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Bijlage

Overzicht van nationale eisen in de Wet Goederenvervoer over de Weg (Wgw) en de relatie met de eisen in de Europese regelgeving

Het overzicht wordt uitgewerkt volgens het volgende patroon:

a. Europese regeling (EU-richtlijn 96/26/EG, gewijzigd bij EU-richtlijn 98/76/EG)
b. *nationale eisen die afwijken van de Europese regeling (Wet goederenvervoer over de weg)*

1. Ondergrens

a. EU-richtlijn 98/76/EG is van toepassing op het beroepsgoederenvervoer over de weg met een vrachtauto met een maximaal toegestaan gewicht van 3,5 ton (ongeveer 1500 tot 2000 kg. laadvermogen) of meer.
b. *Blijkens artikel 3 van de Wgw is deze wet van toepassing op beroepsvervoer en eigen vervoer dat verricht wordt met een vrachtauto met een toegestaan laadvermogen dat 500 kg. of meer bedraagt.*

2. Opheffen van het onderscheid tussen binnenlands beroepsvervoer en grensoverschrijdend beroepsvervoer

a. EU-richtlijn 98/76/EG stelt vakbekwaamheidseisen aan ondernemingen die het beroep van wegvervoerder wensen uit te oefenen. Deze eisen gelden voor het internationale beroepsgoederenvervoer in de gemeenschap, waarvoor een communautaire vergunning vereist is.
b. *De Wgw maakt in de artikelen 5 en 9 onderscheid tussen een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer en een communautaire vergunning voor grensoverschrijdend beroepsvervoer, en stelt voor deze laatste vergunning aanvullende eisen van vakbekwaamheid.*

3. Eis van kredietwaardigheid

a. EU-richtlijn 98/76/EG schrijft voor dat een onderneming die het beroep van wegvervoerder wenst uit te oefenen moet beschikken over een kapitaal en reserves waarvan de waarde ten minste gelijk is aan € 9000 (f 20 000,–) wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en € 5000 (f 11 000,–) voor ieder volgend voertuig.
b. *De regeling vaststelling kredietwaardigheid (vastgesteld krachtens artikel 8, eerste lid, onderdeel b, van de Wgw) schrijft voor dat een Nederlandse ondernemer in het wegvervoer over ten minste f 40 000,– kapitaal en reserves moet beschikken. Dit Nederlandse minimumkapitaal is gelijk gesteld aan het minimumkapitaal dat geldt voor de oprichting van een besloten vennootschap, en dit is derhalve twee keer zo hoog als de Europese eis voor ondernemingen in het wegvervoer.*

4. Eis van dienstbetrekking

a. In Europa gelden thans geen voorschriften. In verband met het zogenaamde sociale pakket, waarover momenteel door de Europese Commissie onderhandeld wordt, is een voorstel gedaan om een attest voor chauffeurs, die in dienst zijn van een onderneming gevestigd in de EU, in te gaan voeren. De kenmerken van de eis van dienstbetrekking komen hierin terug.
b. Artikel 14 van de Wgw verbiedt een vergunninghouder om vervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto's die niet bij hem in dienstbetrekking zijn. Dit is geen Europees voorschrift. Deze maatregel is ingevoerd om ongewenste vormen van uitbesteding

aan banden te leggen en om de naleving van de CAO controleerbaar te maken.

5. Inschrijving eigen vervoer

a. Voor het eigen vervoer is het verboden goederen voor derden mee te nemen, dit is voorbehouden aan het beroepsvervoer. De EU stelt toegangseisen aan het beroepsvervoer, die niet gelden voor het eigen vervoer. Europese regelgeving vereist niet een inschrijving voor eigen vervoer.
b. Artikel 15 Wgw verbiedt een vervoerder om eigen vervoer te verrichten zonder als zodanig te zijn ingeschreven, waarbij de aanvrager moet aantonen dat het vervoer waarvoor de inschrijving wordt verzocht is aan te merken als eigen vervoer.

6. Binnenlandse vrachtbrief

a. De Europese regelgeving bevat geen voorschriften met betrekking tot de binnenlandse vrachtbrief.
b. *Op grond van artikel 29 Wgw is het verboden binnenlands beroepsvervoer te verrichten indien met betrekking tot dat vervoer geen vrachtbrief is opgemaakt. In artikel 1119 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is niet als dwingend recht, maar als regelend recht de mogelijkheid opgenomen om ter zake van het vervoer een vrachtbrief op te maken.*