

Vergaderjaar 2000–2001

27 634

Uitvoering van de Verordening (EG), nr. 718/1999, van de Raad van de Europese Unie van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren (PbEG L 90) (Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 19 april 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
De ontstaansgeschiedenis van de Raadsverordening	2
Capaciteitsbeheersing	2
Bestuurslasten	4

Inleiding

De leden van de fractie van de PvdA hebben met instemming kennisgenomen van het wetsvoorstel inzake capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij constateren met genoegen dat de overheid, ook na de afbouw van de huidige oud-voornieuw-regeling, nog mede verantwoordelijk blijft voor capaciteitsbeheersing in de binnenvaartvloot. In dit stadium willen zij de regering enkele vragen voorleggen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling van het onderhavige wetsvoorstel kennisgenomen. Het wetsvoorstel heeft betrekking op een voor de binnenvaart zeer aangelegen thema, namelijk de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot. De praktijk heeft geleerd, dat

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), T.H.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

adequaat beleid op dit onderdeel noodzakelijk is, omdat de binnenvaartvloot de vrij constante neiging heeft om naar overcapaciteit te groeien, met alle consequenties van dien, zoals veroudering van de vloot, ongewenst teruglopende vrachtprijzen, enzovoorts.

De ontstaansgeschiedenis van de Raadsverordening

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen op welke wijze de binnenvaartsector is betrokken bij het opstellen van de Raadsverordening (EG) nr. 718/1999 en bij de uitwerking daarvan in het voorliggende wetsvoorstel. Kan daarnaast globaal worden aangegeven op welke wijze de andere betrokken lidstaten deze Raadsverordening in hun wetgeving hebben uitgewerkt?

Door grootschalige saneringsacties is een aanzienlijk deel van de vloot gesloopt. Deze leden informeren in hoeverre momenteel binnen de EU nog sprake is van (structurele) overcapaciteit in de binnenvaart, uitgesplitst naar drogelading schepen, tankschepen en duwboten, en uitgesplitst naar land.

Capaciteitsbeheersing

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af waarom er ten principale voor capaciteitsbeheersing van overheidswege wordt gekozen, daar waar volledige marktwerking in deze sector van het goederenvervoer aanwezig is. Kan de regering aangeven waarom er niet voor volledige vrije marktwerking in de capaciteitsregulering in deze deelmarkt kan worden gekozen?

De fondsen zijn onder beheer gesteld van de onderscheiden transportministers, zo constateren de leden van de CDA-fractie. Wordt het Nederlandse fonds jaarlijks inflatoir bijgesteld? Is dat ook het geval in de andere Europese landen? Zo nee, is de regering bereid haar invloed aan te wenden om dat in alle deelnemende landen te verwezenlijken?

Uit de toelichting blijkt, dat de Raadsverordening (EG) nr. 718/1999 bedoeld is om tot 1 januari 2003 capaciteitsregulerende maatregelen te treffen in de vorm van een voortgezette oud-voor-nieuw-regeling. In de opsomming van artikel 8 van de Raadsverordening worden criteria genoemd voor aanwending van de middelen. Daarbij worden niet capaciteitsbevorderende maatregelen door ernstige marktverstoring genoemd. Alleen in crisissituaties zouden de middelen aangewend kunnen worden. Een vraag van de leden van de CDA-fractie is: worden hieronder, conform de toelichting op het wetsvoorstel, inderdaad ook capaciteitsregulerende maatregelen als gevolg van marktverstoring verstaan?

Schepen die definitief uit de markt worden genomen, kunnen in plaats van te worden gesloopt ook worden gebruikt voor andere doeleinden dan goederenvervoer. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in welke mate dat momenteel gebeurt.

Artikel 8 van de Raadsverordening biedt de lidstaten de mogelijkheid tot het nemen van flankerende maatregelen op sociaal-economisch gebied. In het betreffende artikel wordt een aantal maatregelen opgesomd. Gaat het om een uitputtende opsomming of zijn op dit terrein nog andere maatregelen denkbaar? Uit de memorie van toelichting, op bladzijde 5, leiden deze leden af dat de regering niet streeft naar vergroting van het aantal samenwerkingsverbanden. Zij informeren hoeveel ondernemingen momenteel zijn aangesloten bij een samenwerkingsverband, en welk percentage van de vloot op die wijze is georganiseerd.

Deze leden begrepen dat capaciteitsmaatregelen slechts met zeer veel moeite kunnen worden gefinancierd uit de reservefondsen. Er moet

sprake zijn van een ernstige verstoring van de markt. Hoe is dit te rijmen met het gegeven dat de sector zelf deze fondsen voedt door bijdragen in het kader van capaciteitsbeperking? Onderschrijft de regering de opvatting dat deze constructie niet motiverend werkt voor ondernemers in de sector die deze bijdrage moeten betalen? Kan zij overigens precies aangeven op grond van welke criteria de conclusie zal worden getrokken dat sprake is van ernstige verstoring van de markt? Is niet te voorzien dat de sector enorme klappen zal hebben opgelopen voordat capaciteitsmaatregelen kunnen worden gefinancierd uit de fondsen?

Zoals de leden van de SGP-fractie hebben opgemerkt, is het kenmerkend voor de omvang van de binnenvaartvloot, dat deze neigt tot overcapaciteit. Oorzaak daarvan is vooral dat oudere schepen doorgaans slechts na grote schade of na het bieden van een slooppremie de vloot verlaten. Indien dit in ogenschouw wordt genomen, zou het wenselijk zijn, zo wordt breed in de sector beaamd, dat er een mechanisme bestond waarbij ten tijde van weinig ladingaanbod de schepen met de minste marktwaarde uit de markt zouden worden gekocht. Deze leden constateren echter dat, noch in de Europese verordening, noch in het daarop gebaseerde Nederlandse wetsvoorstel, hiervoor het benodigde instrumentarium wordt geboden. Hoe valt dit te verklaren, en op welke wijze kan een dergelijk mechanisme alsnog zijn beslag krijgen?

De leden van de SGP-fractie constateren, dat de oud-voor-nieuwregeling gedurende een overgangperiode wordt afgebouwd. Deze leden staan daar niet bij voorbaat positief tegenover. Deze regeling heeft immers een uitstekende stimulans geboden, niet zo zeer voor sanering, maar wel voor vernieuwing en modernisering van de binnenvaartvloot. Vervalt hiermee derhalve niet een wat dat betreft zeer positief instrument? Bovendien brengt de binnenvaart het geld voor deze regeling zelf bijeen, dus waaruit bestaat nu feitelijk de noodzaak om deze regeling af te bouwen?

De leden van de SGP-fractie hebben geconstateerd dat het wetsvoorstel maatregelen mogelijk maakt om te voorkomen dat de positieve effecten van de sanering van de binnenvaart in de afgelopen jaren teloor gaan. Deze maatregelen kunnen echter pas worden getroffen op het moment dat de marktverstoring binnen de vloot reeds een feit is. Is het niet gewenst om ook maatregelen ter voorkoming van een dergelijke crisissituatie te kunnen nemen?

Deze leden vragen, in verband met het voorgaande, wat de mogelijkheden zijn om de financiële middelen uit de kas van de reservefondsen (die iedere betrokken EU-staat kent) aan te wenden voor capaciteitsdoeleinden, zonder dat er sprake is van een crisissituatie in de binnenscheepvaart. Dit geld zou onder meer kunnen worden gebruikt om veroudering en onveiligheid van de vloot te voorkomen. Dient het gegeven dat het hier gaat om gelden van de sector zelf, niet met zich te brengen, dat hier soepel mee moet worden omgegaan?

Voorts vragen deze leden wat nu precies de criteria zijn om van een crisissituatie te kunnen spreken. Wat is de definitie van crisissituatie?

De leden van de SGP-fractie informeren in hoeverre, en op welke wijze de waardevastheid van de financiële middelen, die zijn ondergebracht in de zogenaamde reservefondsen, adequaat is gewaarborgd in zowel Nederland als in andere EU-landen.

Bestuurslasten

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie niet duidelijk in welke mate de bestuurslasten van de Commissie zullen toenemen ten gevolge van het nieuwe beleid.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier voor dit verslag,
Brandsema