

232

Besluit van 11 mei 1992, houdende regels ter uitvoering van de Wet vervoer binnenvaart (Besluit vervoer binnenvaart)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 oktober 1991, nr. WJZ/V125647, Directoraat-Generaal voor het Vervoer;

Gelet op de artikelen 1, onderdeel c, 2, derde lid, 5, eerste lid, 7, 8, 9, tweede lid, 11, eerste en vierde lid, 19, 20, tweede en vierde lid, 24, 25, 26, 27, eerste lid, 33, 39, 41, tweede lid, 42, eerste lid, 47, 54 en 57 van de Wet vervoer binnenvaart (Stb. 1991, 711);

Gezien het advies van de Adviescommissie Goederenvervoer, bedoeld in artikel 6 van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472);

De Raad van State gehoord (advies van 17 maart 1992, no. W09.91.0594);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 april 1992, WJZ/V222249, Directoraat-Generaal voor het Vervoer, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. wet: Wet vervoer binnenvaart;
- b. Lid-Staat: staat, lid van de Europese Gemeenschappen;
- c. Richtlijn 87/540/EEG: Richtlijn 87/540 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322/20);
- d. Verordening (EEG) nr. 2919/85: Verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 oktober 1985, houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden

voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziane Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PbEG L 280/4);

e. binnenwateren: de wateren, die in Nederland zijn gelegen binnen een langs de kust gaande lijn, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678), en vastgesteld bij koninklijk besluit van 2 juni 1982 (Stb. 1982, 363).

§ 2. Reikwijdte van de wet

Artikel 2

De wet is niet van toepassing op:

- a. binnenschepen met een laadvermogen van minder dan twintig metrieke ton dan wel met een waterverplaatsing van minder dan tien m³;
- b. binnenschepen met een permanente ligplaats;
- c. binnenschepen met een nagenoeg permanente ligplaats, voor zover deze binnenschepen voor speciale doeleinden worden gebruikt;
- d. bunkerstations, drijvende werktuiglijke inrichtingen en in aanbouw zijnde binnenschepen;
- e. binnenschepen die worden gebruikt voor het vervoer van personen, voor zover niet sprake is van beroepsvervoer;
- f. binnenschepen die worden gebruikt door of ten behoeve van de openbare dienst, voor zover niet sprake is van beroepsvervoer van goederen;
- g. overzetveren als bedoeld in de Verenwet (Stb. 1921, 838);
en
- h. vissersschepen en bunschepen, voor zover deze binnenschepen worden gebruikt voor het vervoer van vis als bedoeld in de Visserijwet 1963 (Stb. 312).

Artikel 3

Onze Minister kan ter uitvoering van verdragen de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren op bepaalde vormen van vervoer met binnenschepen, soorten binnenschepen, vervoer op bepaalde binnenwateren of vervoer onder bepaalde omstandigheden.

Artikel 4

De wet is niet van toepassing op schepen, welke zowel voor de vaart op zee als op de binnenwateren kunnen worden gebruikt, voor zover deze schepen vervoer tussen twee punten verrichten waarbij gedeeltelijk over zee wordt gevaren.

Artikel 5

Het bepaalde in hoofdstuk 2, tweede tot en met zesde afdeling, van de wet is niet van toepassing op:

- a. sleep- en duwbotten, onverlet het bepaalde bij of krachtens de artikelen 25 en 26 van dit besluit;
- b. vervoer met binnenschepen waarvan het laadvermogen niet meer dan tweehonderd metrieke ton bedraagt en:
 - 1°. het dek zodanig is aangebracht dat uitsluitend of nagenoeg uitsluitend bovendeks lading kan worden vervoerd, voor zover:
 - het begin- en eindpunt van het vervoer zijn gelegen binnen dezelfde gemeente; of
 - het begin- en eindpunt van het vervoer zijn gelegen binnen één van de havengebieden, genoemd in artikel 6;

2°. welke zijn voorzien van bodemkleppen in het laadruim of zijn ingericht als splijtbakken, voor zover deze binnenschepen worden gebruikt voor het vervoer van zand, grint, klei en soortgelijke goederen naar een stortplaats op de binnenwateren, alsmede voor het vervoer van uitrustingsstukken van baggermateriaal;

3°. welke zijn voorzien van luchtkasten en een beuninhoud hebben, die zich ten opzichte van het laadvermogen minimaal als 1:1,6 en maximaal als 1:1,7 verhoudt, voor zover deze binnenschepen worden gebruikt voor het vervoer naar en van een werkobject, waarbij degene die het vervoer verricht dezelfde dient te zijn als degene die het werkobject uitvoert;

4°. welke zijn ingericht voor bergingswerkzaamheden, voor zover deze binnenschepen worden gebruikt voor bergingswerk;

5°. welke zijn ingericht voor het zuigen van schelpen, voor zover deze binnenschepen worden gebezigd voor het vervoer van de door deze schepen zelf opgezogen schelpen;

6°. welke worden gebruikt door baggerbedrijven bij de uitvoering van waterbouwkundige werken, voor zover deze binnenschepen ter plaatse daarvan worden gebruikt;

7°. welke worden gebruikt voor het vervoer van drinkwater; of

8°. welke worden gebruikt voor het vervoer van koopwaren, waarmee op de binnenwateren ten behoeve van schepen of hun opvarenden handel wordt gedreven, mits uit een desbetreffend uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel blijkt dat vorengenoemde handel door de in het Handelsregister vermelde persoon of onderneming wordt verricht en deze een vergunning voor het uitoefenen van de algemene ambulante handel of een ventvergunning heeft;

c. vervoer van:

1°. bagage van reizigers met binnenschepen die worden gebruikt voor het beroepsvervoer van personen;

2°. goederen, behorende tot de uitrusting of inrichting van het binnenschip, waarmede zij worden vervoerd;

3°. aan de vervoerder toebehorende goederen mits het totale gewicht van die goederen 25 000 kg niet te boven gaat en de goederen voor eigen gebruik bestemd zijn;

d. vervoer met andere binnenschepen, dan bedoeld in de onderdelen b en c, waarvan het laadvermogen niet meer dan vijftig metrieke ton bedraagt.

Artikel 6

Het bepaalde in hoofdstuk 2, derde afdeling, tweede paragraaf, van de wet is niet van toepassing op binnenschepen, voor zover deze worden gebruikt voor vervoer:

a. waarvan begin- en eindpunt zijn gelegen binnen het gebied, omvattend de gemeenten Zaanstad, Wormer, Oostzaan, Amsterdam, Diemen en Weesp, alsmede het gedeelte van het Amsterdam-Rijnkanaal gelegen in de gemeente Muiden, de Ringvaart Haarlemmermeer tussen Nieuwe Meer en de Aalsmeerderbrug en het gedeelte van het Noordzeekanaal gelegen in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

b. waarvan begin- en eindpunt zijn gelegen binnen het gebied, omvattend de Hollandsche IJssel beneden de Stormstuw, de Nieuwe Maas ten westen van het verlengde van de gemeentegrens tussen Rotterdam en Ridderkerk, de Nieuwe Waterweg, het Calandkanaal, het Beerkanaal, het Hartelkanaal, het verlengde Hartelkanaal, de Oude Maas ten westen van het verlengde van de gemeentegrens tussen Rotterdam en Albrandswaard alsmede met deze wateren in directe open verbinding staande havens, waaronder mede begrepen havens, welke door een keersluis kunnen worden gesloten, de havens gelegen aan de Delfsha-

HOOFDSTUK 2. ALGEMENE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT INGEVOLGE DE WET TE GEVEN BESCHIKKINGEN

Artikel 7

1. Aanvragen tot het geven van de volgende beschikkingen worden schriftelijk ingediend bij Onze Minister:
 - a. afgifte van een Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de wet;
 - b. afgifte van een bewijs van toelating als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de wet;
 - c. afgifte van een gewaarmerkt afschrift van een Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 56, tweede lid, onderdeel m, van de wet;
 - d. afgifte van een gewaarmerkt afschrift van een bewijs van toelating als bedoeld in artikel 56, tweede lid, onderdeel m, van de wet;
 - e. verlening, wijziging of intrekking van een vergunning als bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de wet;
 - f. verlening, wijziging of intrekking van een vergunning voor voortzetting van het beroepsvervoer van goederen als bedoeld in artikel 17, eerste lid, onderscheidenlijk artikel 18, eerste lid, van de wet;
 - g. afgifte van een gewaarmerkt afschrift van een vergunning als bedoeld in artikel 56, tweede lid, onderdeel m, van de wet;
 - h. verlening van een ontheffing van de eis van vakbewaamheid, bedoeld in artikel 11, tweede lid, van de wet;
 - i. afgifte of wijziging van een vergunningbewijs als bedoeld in artikel 22 van de wet;
 - j. afgifte van een gewaarmerkt afschrift van een vergunningbewijs als bedoeld in artikel 56, tweede lid, onderdeel m, van de wet;
 - k. verlening of doorhaling van een aantekening voor bijzonder vervoer of een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de wet;
 - l. verlening of doorhaling van een inschrijving eigen vervoer als bedoeld in artikel 41, eerste lid, van de wet;
 - m. voortzetting of doorhaling van een inschrijving eigen vervoer als bedoeld in artikel 45, eerste lid, van de wet;
 - n. afgifte van een gewaarmerkt afschrift van een inschrijving eigen vervoer als bedoeld in artikel 56, tweede lid, onderdeel m, van de wet;
 - o. afgifte of wijziging van een inschrijvingsbewijs als bedoeld in artikel 46, eerste lid, van de wet;
 - p. afgifte van een gewaarmerkt afschrift van een inschrijvingsbewijs als bedoeld in artikel 56, tweede lid, onderdeel m, van de wet;
 - q. kennisneming en verbetering van de geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 54, onderdeel d, van de wet.
2. De aanvragen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a tot en met p alsmede onderdeel q, voor zover sprake is van aanvragen tot verbetering van de geregistreerde gegevens, worden aangemerkt als aanvragen om registratie respectievelijk wijziging van die registratie als bedoeld in artikel 54, onderdeel a, van de wet.
3. De aanvrager verschafft Onze Minister de gegevens en bescheiden die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn en waarover hij redelijkerwijs de beschikking kan krijgen.
4. Voor het indienen van aanvragen en het verstrekken van gegevens inzake de in het eerste lid bedoelde beschikkingen maakt de aanvrager gebruik van een door Onze Minister vastgesteld formulier.

Artikel 8

1. Onze Minister neemt een aanvraag tot het geven van een beschikking als bedoeld in artikel 7, eerste lid, niet eerder in behandeling dan nadat zijn ontvangen:

- a. het formulier, bedoeld in artikel 7, vierde lid;
- b. de gegevens en bescheiden, bedoeld in artikel 7, derde lid;
- c. voor zover het betreft beschikkingen als bedoeld in artikel 7, eerste lid, onderdelen a tot en met p, met uitzondering van de intrekking van een vergunning of een vergunning voor voortzetting van beroepsvervoer van goederen en de doorhaling van een inschrijving eigen vervoer of een inschrijving tot voortzetting van eigen vervoer, de ingevolge artikel 56 van de wet verschuldigde vergoedingen.

2. Op een aanvraag tot het geven van een beschikking als bedoeld in artikel 7, eerste lid, onderdelen a tot en met k, en n tot en met q, met uitzondering van de aanvraag tot kennisneming van de geregistreerde gegevens, beslist Onze Minister binnen vier weken nadat de aanvraag ingevolge het eerste lid in behandeling kan worden genomen. De aanvraag tot kennisneming van de geregistreerde gegevens heeft een beslistermijn van twee weken. Indien de aanvraag een beschikking als bedoeld in artikel 7, eerste lid, onderdeel l of m, betreft, geldt een beslistermijn van acht weken.

Artikel 9

Een afwijzing van een aanvraag tot het geven van een beschikking als bedoeld in artikel 7, eerste lid, dient te berusten op een deugdelijke motivering.

Artikel 10

Ambtshalve intrekking onderscheidenlijk ambtshalve doorhaling van de in artikel 7, eerste lid, onderdelen a, b, e, f en h onderscheidenlijk k, l en m bedoelde beschikkingen geschiedt met inachtneming van een redelijke termijn en dient te berusten op een deugdelijke motivering.

Artikel 11

Onze Minister geeft regels omtrent vorm en inhoud van de in artikel 7, eerste lid, onderdelen a, b, e, f, h, i, k, l, m en o bedoelde beschikkingen.

Artikel 12

Onze Minister geeft regels omtrent het controleerbaar zijn van de in artikel 7, eerste lid, onderdelen a, b, i en o bedoelde beschikkingen.

Artikel 13

1. Voor verloren geraakte, versleten of teniet gegane exemplaren van de in artikel 7, eerste lid, onderdelen a, b, e, f, i, l, m en o bedoelde beschikkingen kunnen door Onze Minister gewaarmerkte afschriften worden verstrekt.

2. De verloren geraakte of versleten documenten verliezen in dat geval hun geldigheid.

HOOFDSTUK 3. TOELATING VAN BINNENSCHEPEN TOT HET VERVOER OP DE NEDERLANDSE BINNENWATEREN

Artikel 14

1. Een Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de wet wordt afgegeven, indien wordt voldaan aan de eisen gesteld in artikel 3 tot en met 5 van de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2919/85.

2. Onze Minister kan in het geval dat een Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de wet, wordt aangevraagd in verband met het verrichten van vervoer in andere gevallen dan vervoer tussen twee punten gelegen aan de wateren, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herziane Rijnvaartakte, uitzonderingen toestaan wat betreft de eis van meerderheid, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, onder cc, alsmede artikel 3, tweede lid, van de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2919/85, op voorwaarde dat het doel van Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziane Rijnvaartakte niet in gevaar wordt gebracht en hij tevens de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde algemene voorwaarden, bedoeld in artikel 3, vierde lid, van de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2919/85, overeenkomstig toepast.

3. Onze Minister kan regels geven omtrent de toepassing van het verbod, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de wet, op transitvervoer.

HOOFDSTUK 4. TOEGANG TOT HET BEROEP

Artikel 15

Als bewijs dat is voldaan aan de eis van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 11, tweede lid, van de wet is overlegging vereist van:

- a. een door Onze Minister aangewezen vakdiploma;
- b. een door Onze Minister aangewezen bewijsstuk respectievelijk verklaring als bedoeld in artikel 11, vierde lid, van de wet; of
- c. een door Onze Minister aangewezen geëigend document als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel b, van de wet.

Artikel 16

1. Onze Minister kan op aanvraag ontheffing verlenen van de eis van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 11, tweede lid, van de wet aan een persoon die aantoonbaar beschikt over een praktijkervaring van ten minste drie jaar in het dagelijks beheer van de betrokken onderneming, indien sprake is van een bijzonder geval als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van Richtlijn 87/540/EEG.

2. Indien een ontheffing als bedoeld in het eerste lid wordt verleend, wordt de ontheffing vermeld in de vergunning.

Artikel 17

Onder een overeenkomstig bewijsstuk als bedoeld in artikel 26 van de wet, wordt verstaan een door de bevoegde autoriteit van een andere Lid-Staat of van Zwitserland afgegeven en door Onze Minister aangewezen:

- a. document dat vergelijkbaar is met de vergunning, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de wet;
- b. document dat vergelijkbaar is met het vergunningbewijs, bedoeld in artikel 22 van de wet; of
- c. attest als bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 87/540/EEG.

HOOFDSTUK 5. SOORTEN VAN BINNENLANDS BEROEPS- VERVOER VAN GOEDEREN EN VRACHTVERDELINGSSTELSEL

§ 1. Aantekening binnenlands beroepsvervoer

Artikel 18

1. Onder bijzonder vervoer als bedoeld in artikel 27, eerste lid, onderdeel a, van de wet wordt verstaan:

a. vervoer met bootdiensten van, naar en tussen de Waddeneilanden, waarbij:

1°. volgens een dienstregeling minstens twee maal per kalenderdag gedurende het gehele jaar de mogelijkheid tot vervoer wordt geboden;

2°. over een vast traject wordt gevaren; en

3°. de verplichting bestaat de ten vervoer aangeboden goederen te vervoeren;

b. vervoer van partijen, niet zijnde bijzondere constructies, waarbij:

1°. het gewicht van elke te vervoeren partij goederen ten hoogste 250 ton bedraagt;

2°. op één of meer trajecten wordt gevaren, voor zover het desbetreffende traject niet geheel of grotendeels samenvalt met het traject waarop door een bootdienst als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt gevaren en geen sprake is van concurrentievervalsing voor deze bootdiensten;

3°. ten hoogste één afvaart per kalenderdag plaats heeft; en

4°. de verplichting bestaat de ten vervoer aangeboden goederen te vervoeren;

c. vervoer van containers waarbij:

1°. volgens een vaste dienstregeling wordt gevaren;

2°. op één of meer trajecten wordt gevaren, voor zover het desbetreffende traject niet geheel of grotendeels samenvalt met het traject waarop door een bootdienst als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt gevaren en geen sprake is van concurrentievervalsing voor deze bootdiensten; en

3°. de verplichting bestaat de ten vervoer aangeboden containers te vervoeren;

d. overig bijzonder vervoer, gelet op:

1°. de aard van de ten vervoer aangeboden goederen;

2°. de toerusting van het binnenschip;

3°. het laad- en losmateriaal van de verzender of ontvanger danwel het ontbreken daarvan; of

4°. een combinatie van het bepaalde onder 1°, 2° en 3°;

bij ministeriële regeling nader omschreven; en

waarbij het traject niet geheel of grotendeels samenvalt met het traject waarop door een bootdienst als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt gevaren en geen sprake is van concurrentievervalsing voor deze bootdiensten.

2. De in het eerste lid, onderdelen a, b en c, bedoelde verplichting de ten vervoer aangeboden goederen te vervoeren is niet van toepassing:

a. bij een zodanige stremming of belemmering van de vaart, dat het vervoer niet mogelijk is of in redelijkheid niet van de houder van de aantekening voor bijzonder vervoer kan worden geëist; of

b. voor zover het desbetreffende binnenschip voor het vervoer niet meer toereikend is of daarvoor niet geschikt is.

3. In geval sprake is van de omstandigheid, bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, is de vervoerder bevoegd de ten vervoer aangeboden goederen te laden of te lossen op de plaats die het dichtst is gelegen bij de plaats van stremming of belemmering van de vaart.

4. Onze Minister hoort de door hem aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart over de regels, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d.

5. Onze Minister hoort de door hem aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart over een voorstel tot aanwijzing van een organisatie.

Artikel 19

1. De verlening van een aantekening voor bijzonder vervoer op een vergunningbewijs, waarop een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer is verleend, houdt tevens een doorhaling van de aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer in.

2. De verlening van een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer op een vergunningsbewijs, waarop een aantekening voor bijzonder vervoer is verleend, houdt tevens een doorhaling van de aantekening voor bijzonder vervoer in.

Artikel 20

Onze Minister geeft regels omtrent de aankondiging, bedoeld in artikel 31, tweede lid, van de wet.

§ 2. Vrachtverdelingsstelsel

Artikel 21

1. Onze Minister geeft regels omtrent:

a. de wijze waarop en de plaats waar het vrachtverdelingsstelsel wordt beheerd en de wijze van verdeling van de ten vervoer aangeboden goederen, bedoeld in artikel 39, onderdelen a en b, van de wet;

b. de vergoedingen, bedoeld in artikel 39, onderdeel d, van de wet;

c. de tarieven en bevrachtingsvoorwaarden, bedoeld in artikel 39, onderdeel e, van de wet; en

d. hetgeen verder in het belang van een behoorlijke uitvoering en billijke en doelmatige verdeling van de ten vervoer aangeboden goederen in acht moet worden genomen, bedoeld in artikel 39, onderdeel f, van de wet.

2. Onze Minister stelt de vergoedingen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, vast op een percentage van de bruto vrachtsom van de overeenkomst tot het verrichten van algemeen ongeregeld vervoer.

Artikel 22

1. Onze Minister stelt de regels, bedoeld in artikel 21, eerste lid, vast na de door Onze Minister aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart te hebben gehoord.

2. Onze Minister hoort de door hem aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart over een voorstel tot aanwijzing van een organisatie.

Artikel 23

Onze Minister geeft regels omtrent de vorm, de inhoud en de procedure met betrekking tot het verlenen van de ontheffingen, bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de wet, alsmede omtrent de gevallen waarin ontheffingen onder beperkingen worden verleend of aan de beperkingen voorschriften worden verbonden.

Artikel 24

1. Onze Minister kan op voorstel van de door hem aangewezen organisaties van vervoerders en één of meer verladers onderscheidenlijk één of meer organisaties van verladers een vrijstelling verlenen als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de wet voor een deel van het vervoer van de betrokken verladers, respectievelijk voor één of meer goederensoorten.

2. Onze Minister kan op aanvraag van één of meer verladers onderscheidenlijk één of meer organisaties van verladers een vrijstelling verlenen als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de wet voor een deel van het vervoer van de betrokken verladers respectievelijk voor één of meer goederensoorten.

3. Onze Minister geeft regels omtrent de vorm, de inhoud en de procedure met betrekking tot het verlenen, wijzigen en intrekken van de vrijstellingen, bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de wet, alsmede omtrent de gevallen waarin vrijstellingen onder beperkingen worden verleend of aan de beperkingen voorschriften worden verbonden.

4. Onze Minister stelt de regels, bedoeld in het derde lid, vast na de door Onze Minister aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart te hebben gehoord.

5. Onze Minister hoort de door hem aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart over een voorstel tot aanwijzing van een organisatie.

HOOFDSTUK 6. INSCHRIJVING BINNENLANDS EIGEN VERVOER

Artikel 25

1. Een inschrijving eigen vervoer als bedoeld in artikel 41, eerste lid, van de wet wordt door Onze Minister verleend indien:

a. er een rechtstreeks verband bestaat tussen het verrichten van eigen vervoer en de overige bedrijfs- of ondernemingsactiviteiten, waarbij wordt voldaan aan de navolgende voorwaarden:

1°. het eigen vervoer vormt een onlosmakelijk onderdeel van het productieproces van degene op wiens naam de goederen worden vervoerd of van de bedrijfs- of ondernemingsactiviteiten, die voor eigen rekening en risico met betrekking tot de desbetreffende goederen worden uitgeoefend door degene op wiens naam de goederen worden vervoerd; en

2°. het eigen vervoer vormt in het geheel van de bedrijfs- of ondernemingsactiviteiten geen hoofdactiviteit, maar een werkzaamheid van ondersteunende aard ten behoeve van de hoofdactiviteit in die zin dat het voortbestaan van de onderneming in redelijkheid niet afhankelijk is van de eigen vervoeractiviteiten per binnenschip;

b. degene die het eigen vervoer verricht, gedurende een periode, die langer is dan de periode waarbinnen het vervoer plaatsheeft, de voortdurende en uitsluitende beschikking heeft over de te vervoeren goederen;

c. het bij het eigen vervoer te gebruiken binnenschip of binnenschepen eigendom is danwel zijn van de aanvrager of gedurende een termijn van tenminste één jaar op basis van een huurovereenkomst of overeenkomst tot huurkoop uitsluitend ter beschikking staat van de aanvrager; en

d. het bij het eigen vervoer te gebruiken binnenschip of binnenschepen wordt bemand danwel worden bemand door de aanvrager of door personeel in loondienst van de aanvrager.

2. De huurovereenkomst, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, wordt gesloten na tussenkomst van of namens Onze Minister alsmede te

voldoen met inachtneming van de navolgende voorwaarden:

1°. de aanvraag tot het huren van een binnenschip wordt ingediend bij Onze Minister;

2°. de in de aanvraag gestelde eisen en voorwaarden zijn van redelijke aard;

3°. de aanvraag wordt gedurende twee weken ter inzage gelegd op alle plaatsen waar het vrachtverdelingsstelsel wordt beheerd;

4°. door of namens Onze Minister wordt een binnenschip met een vergunningbewijs met een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer, dat door een vergunninghouder is aangemeld en dat aan de eisen en voorwaarden, bedoeld onder 2°, voldoet, toegewezen aan de aanvrager; indien meerdere binnenschepen zijn aangemeld, heeft de toewijzing plaats door loting;

5°. in de huurovereenkomst van het binnenschip wordt rekening gehouden met de kostprijs-elementen welke voor het betrokken vervoer van toepassing zijn.

3. Als sprake is van een huurovereenkomst als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, is het bepaalde in artikel 50, eerste lid, van de wet niet van toepassing.

4. Indien sprake is van een huurovereenkomst als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, wordt een inschrijving eigen vervoer als bedoeld in artikel 41, eerste lid, van de wet door Onze Minister verleend voor een periode, die gelijk is aan de duur van die huurovereenkomst met inachtneming van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel c.

Artikel 26

1. In het geval de vervoers- en overige ondernemingsactiviteiten, bedoeld in artikel 25, eerste lid, onderdeel a, zijn ondergebracht in verschillende, juridisch gescheiden eenheden of ondernemingen wordt, onverminderd het bepaalde in artikel 25, een inschrijving eigen vervoer als bedoeld in artikel 41, eerste lid, van de wet door Onze Minister verleend indien de betrokken ondernemingen in financieel, organisatorisch en economisch opzicht zodanig zijn verweven dat zij als onderdelen van dezelfde organisatie beschouwd kunnen worden.

2. De aanvrager moet de verwevenheid, bedoeld in het eerste lid, aantonen:

a. door overlegging van een verklaring dat de betrokken ondernemingen als één ondernemer worden aangemerkt in de zin van artikel 7, vierde lid, van de Wet op de Omzetbelasting 1968 (Stb. 329);

b. door overlegging van een beschikking op basis van artikel 15 van de Wet op de Vennootschapsbelasting 1969 (Stb. 469) waarbij de betrokken ondernemingen tezamen als één fiscale eenheid worden aangemerkt;

c. danwel op andere wijze.

3. In het geval dat het eerste lid van toepassing is, staat danwel staan, in afwijking van het bepaalde in artikel 61, eerste lid, onderdeel c, het bij het eigen vervoer te gebruiken binnenschip of binnenschepen uitsluitend ter beschikking van de gescheiden juridische eenheden of ondernemingen, welke in financieel, organisatorisch en economisch opzicht zodanig zijn verweven dat zij als onderdelen van dezelfde organisatie beschouwd kunnen worden.

HOOFDSTUK 7. REGISTRATIE

Artikel 27

Onze Minister geeft regels omtrent de bescherming van de geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 54, onderdeel c, van de wet.

HOOFDSTUK 8. GEGEVENS BETREFFENDE HET VERVOER

Artikel 28

Onze Minister geeft regels omtrent de verstrekking van gegevens betreffende het vervoer als bedoeld in artikel 57 van de wet.

HOOFDSTUK 9. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 29

Het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1954, 7) wordt ingetrokken.

Artikel 30

Een inschrijving eigen vervoer ten aanzien van een binnenschip, dat de ingeschrevene niet in eigendom heeft, wordt op diens aanvraag telkenmale voor een jaar verleend, indien:

a. de huurovereenkomst ter zake van het betrokken binnenschip vóór 1 april 1982 is gesloten en op het tijdstip waarop de inschrijving wordt verleend van kracht is; en

b. het brandmerk, het laadvermogen en de eigenaar danwel eigenaren van het betrokken binnenschip dezelfde zijn gebleven.

Artikel 31

De toepassing van de Regeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 6 januari 1982 (Stcrt. 1982, 10) blijft van kracht voor zover het betreft importkolen uit de Nederlandse zeehavens met bestemming de elektriciteitscentrales te Geertruidenberg, Nijmegen en Buggenum, waarbij voor het vervoer naar:

1°. Geertruidenberg 42,5% buiten de beurs en 57,5% via de beurs,

2°. Nijmegen 70% buiten de beurs en 30% via de beurs en

3°. Buggenum 0% buiten de beurs en 100% via de beurs wordt bevracht.

Artikel 32

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden gesteld.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 9 juni 1992, nr. 108.

Artikel 33

Dit besluit kan worden aangehaald als: Besluit vervoer binnenvaart.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 11 mei 1992

Beatrix

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

Uitgegeven de *veertiende* mei 1992

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Besluit van 11 mei 1992 houdende regels ter uitvoering van de Wet vervoer binnenvaart (Besluit vervoer binnenvaart)

INHOUDSOPGAVE

	Algemeen	14
Hoofdstuk 1	Algemene bepalingen	14
Hoofdstuk 2	Algemene bepalingen met betrekking tot ingevolge de wet te geven beschikkingen	19
Hoofdstuk 3	Toelating van binnenschepen tot het vervoer op de Nederlandse binnenwateren	20
Hoofdstuk 4	Toegang tot het beroep	20
Hoofdstuk 5	Soorten van binnenlands beroepsvervoer van goederen en vrachtverdelingsstelsel	21
Hoofdstuk 6	Inschrijving binnenlands eigen vervoer	31
Hoofdstuk 7	Registratie	33
Hoofdstuk 8	Gegevens betreffende het vervoer	33
Hoofdstuk 9	Overgangs- en slotbepalingen	33

Algemeen

Het Besluit vervoer binnenvaart (hierna te noemen: het besluit) geeft een uitwerking van de Wet vervoer binnenvaart (hierna te noemen: de wet). Verder vormt het besluit de basis voor ministeriële regelgeving.

Vanuit dereguleringsoptiek ontmoet de inhoud van dit besluit geen bezwaren.

Deze nota van toelichting behelst, voor zover nodig in aanvulling op de memorie van toelichting op de wet en de overige desbetreffende kamerstukken, een toelichting per artikel. Bij de indeling van het besluit is, voor zover mogelijk, de indeling van de wet gevolgd.

In deze nota van toelichting wordt tevens ingegaan op de hoofdlijnen van het advies van de Adviescommissie Goederenvervoer ex artikel 6 WAG/WGB (Wet Autovervoer Goederen / Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart) d.d. 23 maart 1990 inzake een voorontwerp van het Besluit vervoer binnenvaart d.d. oktober 1989, aangezien dit advies de belangrijkste elementen van de reacties van de betrokken organisaties op het voorontwerp weergeeft.

De Voorlopige Raad voor het Vervoer heeft ervan afgezien een advies over het voorontwerp uit te brengen.

De Europese Commissie heeft in haar advies met betrekking tot het wetsvoorstel Wet vervoer binnenvaart (Advies van de Commissie van 17 mei 1989 aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden met betrekking tot een wetsontwerp over het vervoer van goederen en personen met binnenschepen (PbEG L 140)) opgemerkt dat een deel van de onderwerpen die in het wetsvoorstel zijn geregeld nader zullen worden uitgewerkt in de later vast te stellen uitvoeringsbepalingen in de vorm van algemene maatregelen van bestuur. De Commissie heeft zich in dat verband het recht voorbehouden een advies uit te brengen over alle bepalingen waarbij de onderwerpen van het wetsvoorstel worden geregeld, zodra zij in kennis is gesteld van de belangrijkste maatregelen die bij algemene maatregel van bestuur zijn vast te stellen.

Bij brief van 28 oktober 1991 is het ontwerp-besluit met nota van toelichting, houdende vervoer binnenvaart (Besluit vervoer binnenvaart) ter consultatie aan de Europese Commissie aangeboden.

Bij brief van 20 december 1991 heeft de Directeur-Generaal Vervoer van de Europese Commissie bericht dat het herziene wetsvoorstel Wet vervoer binnenvaart en het ontwerp-Besluit vervoer binnenvaart hem geen aanleiding geven tot het maken van specifieke opmerkingen. Hierbij heeft hij verwezen naar het bovengenoemde advies van de Europese Commissie.

Voorts wordt in deze nota van toelichting ingegaan op het advies van de Raad van State van 17 maart 1992 met betrekking tot het ontwerp-besluit met nota van toelichting, houdende vervoer binnenvaart (Besluit vervoer binnenvaart).

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

In dit artikel worden definities gegeven van de in het besluit gebruikte begrippen, voor zover deze begrippen niet al in de wet zijn opgenomen.

De in de wet gegeven definities gelden ook voor het besluit. Voor het bepalen van het begrip binnenwateren is aangesloten bij de terminologie van de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678). Voor de toepassing van de Binnenschepenwet is bij Besluit van 2 juni 1982 (Stb. 1982, 363) bepaald welke wateren als binnenwateren worden aangemerkt.

§ 2. Reikwijdte van de wet

Deze paragraaf geeft een uitwerking van artikel 2, derde lid, van de wet. Van de daarin opgenomen mogelijkheid tot gehele of gedeeltelijke niet-toepasselijkheid van wetsbepalingen is gebruik gemaakt in verband met de functie van de wet, het streven tot beperking van de lasten voor bedrijfsleven, burgers en overheid en in verband met de omstandigheid dat bepaalde soorten binnenschepen of bepaalde vormen van vervoer met binnenschepen uit het oogpunt van vervoer van geen of geringe betekenis zijn.

Volledigheidshalve zij er op deze plaats op gewezen dat wat betreft de handeling van het verhuren van schepen en het ter beschikking stellen van tractie in de vorm van duw- of sleepboten deze handeling als zodanig niet onder het begrip vervoer valt.

In artikel 2, tweede lid, van de wet wordt het aanbieden van binnenschepen voor het vervoer van goederen en personen wel gerekend onder het begrip vervoer. Dit aanbieden omvat alle voorbereidende handelingen voor het verrichten van het vervoer. Deze handelingen kunnen van technische aard zijn, zoals bij voorbeeld het openleggen en laadgereed maken van ruimen en het treffen van voorzieningen zodat personen zich kunnen inschepen. Voorts kunnen de handelingen niet-technisch van aard zijn, zoals bij voorbeeld handelingen gericht op het sluiten van vervoerovereenkomsten.

Artikel 2

In artikel 2 van het ontwerp-besluit was in enkele gevallen sprake van het begrip «bedrijfsmatig vervoer». De Raad van State heeft in overweging gegeven om duidelijk aan te geven welk vervoer hieronder moet worden verstaan naast de in de wet wel gedefinieerde vormen van vervoer. Naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State is de term «bedrijfsmatig vervoer» vervangen door het begrip «beroepsvervoer», dat in artikel 1, onderdeel f, van de wet wordt gedefinieerd.

Ter verduidelijking van het begrip beroepsvervoer zij nog vermeld dat onder dit begrip niet het vervoer wordt verstaan, waarbij de vervoeractiviteiten een ondergeschikte of ondersteunende plaats innemen ten opzichte van die andere activiteiten met het oog waarop de vervoeractiviteiten worden verricht.

De in onderdeel a opgenomen ondergrens is ontleend aan het Verdrag inschrijving binnenschepen (Trb. 1966, 228). Het verdrag bevat geen verplichting tot teboekstelling van binnenschepen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen met een laadvermogen van minder dan twintig metrieke ton, noch voor andere binnenschepen met een waterverplaatsing van minder dan tien m³.

Onder onderdeel b vallen alle binnenschepen die een permanente ligplaats hebben. Deze binnenschepen zijn in feite een verlengstuk van de kade. De omstandigheid dat deze schepen voor periodiek onderhoud naar een werf worden overgebracht of varen doet hieraan niet af. Indien deze schepen in andere gevallen dan voor periodiek onderhoud incidenteel over de binnenwateren varen, is het bepaalde in onderdeel b niet van toepassing. In dit verband wordt verwezen naar onderdeel c.

Onder onderdeel c vallen binnenschepen zoals woon-, kantoor-, horeca-, tentoonstelling-, museum- en replicaschepen die een nagenoeg permanente ligplaats hebben. De zinsnede «nagenoeg permanente ligplaats» sluit incidenteel varen over de binnenwateren door de betrokken schepen niet uit.

Onder de in onderdeel d genoemde drijvende werktuiglijke inrichtingen vallen binnenschepen zoals drijvende dokken, bokken, kranen, elevatoren en werkplaatsen.

Onder onderdeel e vallen binnenschepen zoals pleziervaartuigen, historische zeilschepen (de zogenaamde bruine vloot), punters en binnenschepen in gebruik voor recreatievisserij of scoutingactiviteiten, die worden gebruikt voor het vervoer van personen, voor zover niet sprake is van beroepsvervoer. Voor zover met deze binnenschepen wel beroepsvervoer van personen wordt verricht en deze binnenschepen een laadvermogen van ten minste twintig metrieke ton of een waterverplaatsing van ten minste tien m³ hebben, vallen deze binnenschepen wel onder de wet.

Onder onderdeel f vallen binnenschepen die worden gebruikt door overheidsdiensten zoals politie, brandweer, douane, defensie en diensten van verkeer en waterstaat. Voor de toepassing van onderdeel f is niet bepalend op welke basis het gebruik van de binnenschepen door de overheidsinstanties plaatsheeft: op grond van een eigendomsrecht, een overeenkomst tot huur of opdracht tot vervoer in het kader van de vervoernoodwetgeving, voor zover maar niet sprake is van beroepsvervoer van goederen.

Onderdeel g inzake de overzetveren is in dit artikel opgenomen omdat de EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322/20 van 12 november 1987) (hierna te noemen EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep) en de Herziane Rijnvaartakte, die een belangrijke richtinggevende factor vormen voor de wet en het besluit, niet, respectievelijk slechts in zeer beperkte mate, van toepassing zijn op veren. Wat betreft de specifieke aspecten met betrekking tot de Waddenbootdiensten wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 18.

Artikel 3

Op grond van dit artikel wordt een mogelijkheid tot gehele of gedeeltelijke niet-toepasselijkheid van wetbepalingen geboden ter uitvoering van en rekening houdend met de verschillende, mogelijk op onderdelen van elkaar afwijkende, verdragen met andere landen. Zo wordt het mogelijk gemaakt dat een vervoerder uit een land, waarmee een binnenvaartovereenkomst wordt gesloten – met name landen in Oost-Europa – voor het vervoer over de Nederlandse binnenwateren kan volstaan met een bewijs van toelating en niet behoeft te beschikken over een vergunning.

Het ligt in het voornemen de afgifte van bewijzen van toelating te laten plaatshebben namens de minister door de bevoegde instanties van landen, waarmee Nederland een binnenvaartovereenkomst heeft gesloten, met als doel de afgifte zoveel mogelijk te stroomlijnen. Deze aanpak sluit aan bij de aanpak die in het wegvervoer wordt gevolgd bij het verstrekken van ritmachtigingen aan wegvervoerders uit bepaalde landen, waarmee wegvervoerovereenkomsten zijn gesloten.

Op basis van dit artikel zal de wet niet van toepassing worden

verklaard op het transitvervoer door Nederland, voor zover niet in een binnenvaartovereenkomst met een bepaald land een afwijkende regeling voor het in deze overeenkomst geregelde transitvervoer wordt getroffen.

Artikel 4

Dit artikel heeft betrekking op zee-rivierschepen. Voor zover deze schepen hetzelfde vervoer verrichten als de traditionele binnenschepen is de wet ook op de zee-rivierschepen van toepassing.

Een voorbeeld in het binnenlands vervoer van het niet van toepassing zijn van de wet, waarop dit artikel duidt, is – in het licht van de definitie van binnenwateren in artikel 1, onderdeel e, van dit besluit –: het vervoer met zee-rivierschepen tussen Rotterdam en Delfzijl, indien het vervoer gedeeltelijk over zee plaatsheeft. Voorbeelden in het internationaal vervoer van het niet van toepassing zijn van de wet ingevolge dit artikel zijn: het vervoer met zee-rivierschepen tussen Rotterdam en Antwerpen, indien het vervoer gedeeltelijk over zee plaats heeft, en het vervoer met zee-rivierschepen in de relaties Rotterdam–Londen en Rotterdam–Scandinavië.

Tot de zee-rivierschepen behoren ook de lashakken. Deze bakken zijn beschreven in de memorie van toelichting (Kamerstukken II, vergaderjaar 1988–1989, 21 187, nr. 3, blz. 31–32). Ook voor deze bakken is het vorenstaande van toepassing. Daarbij geldt niet als voorwaarde dat de bakken in het register als bedoeld in artikel 783 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (vergelijk het voormalige artikel 750 van het Wetboek van Koophandel) moeten zijn opgenomen, zoals wellicht uit de desbetreffende passage van de memorie van toelichting zou kunnen worden opgemaakt.

De meerderheid van de Adviescommissie Goederenvervoer ex artikel 6 WAG/WGB (hierna te noemen: de Adviescommissie Goederenvervoer) kan instemmen met de gevolgde lijn ten aanzien van de zee-rivierschepen. Enkele leden van de Adviescommissie Goederenvervoer wilden ook het vervoer door zee-rivierschepen tussen twee plaatsen aan de binnenwateren, voor zover dit over zee plaatsheeft, onder de werkingsfeer van de wet brengen ter voorkoming van concurrentievervalsing ten nadele van de traditionele binnenschepen.

Naar aanleiding van het standpunt van deze laatste leden wordt verwezen naar de memorie van antwoord (Kamerstukken II, vergaderjaar 1989–1990, 21 187, nr. 7 blz. 11). Daarin is er dezerzijds op gewezen dat binnenlands vervoer over zee met zee-rivierschepen niet of nauwelijks plaatsheeft. Mocht tegen alle verwachtingen in dit vervoer met zee-rivierschepen toch een grote vlucht nemen, dan zou dit aanleiding kunnen geven de uitzondering inzake het binnenlands vervoer over zee met deze schepen geheel of gedeeltelijk ongedaan te maken.

Artikel 5

Op grond van dit artikel zijn de bepalingen inzake de toegang tot het beroep, de soorten binnenlands beroepsvervoer van goederen, het vrachtverdelingsstelsel, de inschrijving eigen vervoer en de tankvaart niet van toepassing op bepaalde soorten binnenschepen, op vervoer met bepaalde soorten binnenschepen danwel op vervoer van bepaalde goederen, omdat het betrokken vervoer van geringe economische betekenis is. Als bij eigen vervoer gebruik wordt gemaakt van sleep- of duwbotten zijn de artikelen 25 en 26 van het besluit en de daarop gebaseerde regelingen van toepassing.

De Adviescommissie Goederenvervoer heeft voorgesteld voor de categorie binnenschepen als bedoeld in artikel 5, onderdeel b, voor zover het laadvermogen groter is dan 200 ton het bepaalde in hoofdstuk 2, derde tot en met zesde afdeling, van de wet niet van toepassing te doen zijn. Deze benadering vloeit voort uit de wens de betrokken binnenschepen met zo min mogelijk belemmeringen te confronteren.

Indien deze benadering zou worden gevolgd, zou dat in een aantal situaties aan de noodzakelijke afbakening tussen beroeps- en eigen vervoer en tussen de verschillende soorten beroepsvervoer afbreuk doen en zou daardoor een oneigenlijke concurrentie met traditionele binnenschepen ontstaan.

Gezien de toerusting van de onderhavige binnenschepen en het vervoer dat daarmee kan worden verricht, zullen alle in onderdeel b genoemde categorieën binnenschepen voor zover zij groter zijn dan 200 metrieke ton in de ministeriële regeling als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel d, worden opgenomen en daarmee zal het vervoer met deze binnenschepen worden aangemerkt als bijzonder vervoer; al deze binnenschepen kunnen derhalve voor een aantekening voor bijzonder vervoer in aanmerking komen.

Voorts zijn de formuleringen van onderdeel b, onder 3° en 6°, technisch verduidelijkt ten opzichte van de formuleringen in artikel 7, onderdeel 2°, en 5, onderdeel 1°, van het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 1 februari 1984, Stb. 14).

In onderdeel c, onder 3°, is bij de voor eigen gebruik bestemde goederen gekozen voor een maximum gewicht met betrekking tot deze goederen teneinde oneigenlijk beroeps- of eigen vervoer te voorkomen. Onder deze goederen vallen proviand, drinkwater en brandstof- en smeermiddelenvoorraden voor eigen gebruik.

Ter toelichting van onderdeel d wordt verwezen naar de memorie van toelichting op de wet (hoofdstuk 8, toelichting bij artikel 2).

Artikel 6

In het kader van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472) (WGB) zijn de bepalingen betreffende de vergunningen en inschrijvingen tot het verrichten van eigen vervoer niet van toepassing op vervoer, waarvan begin- en eindpunt zijn gelegen binnen het Rotterdamse havengebied. Dit houdt verband met de Herziene Rijnvaartakte.

De hier bedoelde bepalingen zijn evenmin van toepassing op het vervoer van goederen met pontons en dekschuiten binnen het Amsterdamse havengebied.

Door de niet-toepasselijkheid van de bepalingen inzake de vergunningen op genoemde soorten vervoer zijn de bepalingen met betrekking tot de vrachtverdeling daarop ook niet van toepassing.

De EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep laat geen uitzonderingen toe voor zeehavengebieden. Derhalve kan de vrijstelling met betrekking tot de vergunningverlening niet worden gecontinueerd. Hetzelfde geldt voor de vrijstelling ter zake van de inschrijving eigen vervoer als gevolg van de in de wet opgenomen duidelijker afbakening tussen het beroeps- en het eigen vervoer.

Tegen de achtergrond van deze factoren kan ten aanzien van de zeehavengebieden slechts sprake zijn van het niet van toepassing zijn van de bepalingen met betrekking tot het vrachtverdelingsstelsel.

Een deel van de Adviescommissie Goederenvervoer heeft de wens geuit de huidige geografische afbakening van de vrijstelling met betrekking tot het vrachtverdelingsstelsel in de zeehavengebieden te continueren.

De meerderheid van de Adviescommissie Goederenvervoer heeft gepleit voor vrijstelling van het vrachtverdelingsstelsel in het Rotterdamse havengebied, uitgebreid met het gebied van de Drechtsteden, het Amsterdamse havengebied en het Noordzeekanaal-gebied en het Westerscheldebekken.

Gezien de uiteenlopende reacties, waarbij enerzijds de omvang van de onttrekking van het vervoer aan het systeem van de evenredige vrachtverdeling werd benadrukt en op een beperking van die onttrekking van het vervoer aan het systeem van de evenredige vrachtverdeling werd aangedrongen en anderzijds verdergaande initiatieven werden bepleit, is na ampel beraad gekozen voor een dusdanige geografische afbakening van de vrijstelling dat deze aansluit bij de in de praktijk gegroeide situatie.

Voor de omschrijving van de zeehavengebieden is aangesloten bij de ontwikkeling van de zeehavengebieden, zoals deze zich heeft voorgedaan en voor zover deze in de toekomst is te voorzien.

HOOFDSTUK 2. ALGEMENE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT INGEVOLGE DE WET TE GEVEN BESCHIKKINGEN

Alle bepalingen met betrekking tot ingevolge de wet te geven beschikkingen zijn samen gebracht in één hoofdstuk.

Deze bepalingen zullen voor een deel worden ingetrokken bij de invoering van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Artikel 8

Ten aanzien van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel c, wordt erop gewezen dat intrekking van een vergunning en doorhaling van een inschrijving eigen vervoer kosteloos zijn.

Artikel 11

De Verordening (EEG) nr. 2919/85 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herzene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PbEG L 280 van 22 oktober 1985) en de bij deze Verordening behorende bijlage zijn in belangrijke mate bepalend voor vorm en inhoud van de Rijnvaartverklaring.

Uit de vergunning zal moeten blijken wie de vergunninghouder is, de soort vergunning en wie aan de eis van vakbekwaamheid voldoet, indien de vergunninghouder niet zelf aan deze eis voldoet.

De inschrijving zal in elk geval vermelden wie de ingeschrevene is en voor welke goederen de inschrijving geldt.

HOOFDSTUK 3. TOELATING VAN BINNENSCHEPEN TOT HET VERVOER OP DE NEDERLANDSE BINNENWATEREN

Artikel 14

Het eerste en het tweede lid van dit artikel hebben betrekking op de uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2919/85.

Het eerste en het tweede lid van dit artikel behelzen tevens een uitbreiding van de bescherming tot het vervoer op de Nederlandse binnenwateren, waarop de bovengenoemde EEG-Verordening niet van toepassing is, door middel van een regeling die aansluit bij genoemde EEG-Verordening.

De Adviescommissie Goederenvervoer attendeerde erop dat de bescherming, met name in de vervoerrelatie met de Belgische zeehavens, niet geheel sluitend is.

In de nota naar aanleiding van het eindverslag (Kamerstukken II, vergaderjaar 1990-1991, 21 187, nr. 13, blz. 21) is vermeld dat met de Belgische regering intensief zal worden overlegd om een zoveel mogelijk sluitende toelatingsregeling te treffen.

Het derde lid biedt de mogelijkheid om op ontwikkelingen in het internationale overleg over de problematiek van de toelating van binnenschepen uit Midden- en Oost-Europese landen in te spelen.

HOOFDSTUK 4. TOEGANG TOT HET BEROEP

Dit hoofdstuk biedt een nadere uitwerking van het desbetreffende onderdeel van de wet, waarin de hoofdlijnen van de EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep zijn vastgelegd. De Raad van State heeft in overweging gegeven om toe te lichten waarom de Nederlandse regering de termijn uit de Richtlijn voor het treffen van uitvoeringsmaatregelen, 30 juni 1988, heeft overschreden.

De WGB bood onvoldoende basis voor een integrale uitvoering van de EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep. Dat heeft genoodzaakt tot verwerking van de Richtlijn in de onderhavige wetgeving in formele zin. De daarbij in acht te nemen procedures en de termijn van behandeling hebben ertoe geleid dat de termijn uit bovengenoemde Richtlijn is overschreden.

Artikel 16

Dit artikel heeft betrekking op het verlenen van een definitieve ontheffing van de vakbekwaamheidseisen op grond van artikel 14 van de wet. Dit artikel is gebaseerd op artikel 4, tweede lid, van de EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep.

Bij de uitvoering van het bepaalde in het onderhavige artikel zal worden uitgegaan van de jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie inzake Richtlijn (74/561) van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, omdat deze richtlijn overeenkomt met de richtlijn betreffende de toegang tot het beroep van binnenvaartondernemer.

Volgens deze jurisprudentie (zaak 145/78, Augustijn, Jur. 1979, 1025 en zaak 146/78, Wattenberg, Jur. 1979, 1041) is de definitieve ontheffing slechts mogelijk als aan de volgende, cumulatieve eisen is voldaan.

1. Er moet sprake zijn van het onverwacht wegvallen van de vakbekwame ondernemer of bestuurder als gevolg van overlijden danwel lichamelijke ongeschiktheid of wettelijke onbekwaamheid.

2. Degene, aan wie de definitieve ontheffing wordt verleend, dient te beschikken over een ervaring van ten minste tien jaar in de leiding van een met een vergunning uitgeoefende vervoeronderneming, waarvan drie jaar in het dagelijkse beheer van de voort te zetten onderneming en een leeftijd te hebben van ten minste 40 jaar.

Het element «met een vergunning uitgeoefend» kan voor de binnenvaart niet van toepassing zijn, omdat daarvan in EG-kader geen sprake is. De EEG-Richtlijn betreffende de toegang tot het beroep ziet slechts op de invoering van bepaalde eisen ter zake en koppelt daaraan niet de afgifte van een vergunning.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat de definitieve ontheffing aan de betrokken persoon slechts kan worden verleend voor het voortzetten van de desbetreffende vervoeronderneming.

Artikel 17

De Adviescommissie Goederenvervoer merkte naar aanleiding van artikel 17, onderdeel c, op dat een Nederlander in verband met de afgifte van een vergunningbewijs voor een binnenschip dient te voldoen aan eisen inzake de toegang tot het beroep en dat het desbetreffende binnenschip moet voldoen aan technische eisen, terwijl de buitenlander kan volstaan met een attest inzake vakbekwaamheid.

De Adviescommissie Goederenvervoer merkte voorts op dat het niveau van de vakbekwaamheidseisen per EG-Lid-Staat verschilt, waarbij de Lid-Staten elkaars diploma's dienen te erkennen.

Een dergelijke regeling bestaat volgens de Adviescommissie Goederenvervoer niet voor de technische eisen.

De Adviescommissie Goederenvervoer beveelt aan in EG-verband zowel aan de technische als de vakbekwaamheidseisen aandacht te schenken.

Wat betreft de invulling van de vakbekwaamheidseisen heeft overleg tussen de betrokken overheids- en onderwijsinstanties plaats.

Ten aanzien van de technische eisen zullen op grond van de Richtlijn van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (82/714/EEG)(PbEG L 301) alle betrokken binnenschepen, ongeacht de herkomst, voor de vaart op de desbetreffende wateren over een certificaat, afgegeven op grond van artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte respectievelijk een communautair certificaat moeten beschikken. Deze eisen zullen successievelijk volgens een bepaald tijdschema afhankelijk van de ouderdom van de schepen gaan gelden. Met het oog op dit tijdschema bevat de wet een overgangsbepaling (artikel 83) over tijdelijke ontheffing van de certificaatplicht als bedoeld in artikel 22 van de wet.

HOOFDSTUK 5. SOORTEN VAN BINNENLANDS BEROEPS-VERVOER VAN GOEDEREN EN VRACHTVERDELINGSSTELSEL

§ 1. Aantekening binnenlands beroepsvervoer

Artikel 18

Op grond van artikel 34 van de WGB is het mogelijk een vergunning voor ongeregeld vervoer te verkrijgen ten aanzien waarvan bevrachting via het stelsel van evenredige vrachtverdeling niet doelmatig is, de zogenaamde beperkt ongeregeld vervoer vergunning (BOW-vergunning).

In artikel 16, derde lid, van de Richtlijnen goederenvervoer binnenscheepvaart (besluit van 2 mei 1988, Stb. 210, houdende richtlijnen voor de Commissie Vervoervergunningen voor vervoer van goederen met binnenschepen) wordt aangegeven wanneer in ieder geval een BOW-vergunning wordt verleend. Geen van de goederen genoemd in artikel 16, derde lid, van de Richtlijnen goederenvervoer binnenscheepvaart is terug te vinden in de BOW-vergunningen met uitzondering van enkele BOW-vergunningen voor het vervoer van grote constructies. Voorbeelden van grote constructies zijn kranen, kraandelen, ketels en bruggen. Meestal worden voor het vervoer van dergelijke constructies toelatingen voor vervoer per ponton of dekschuit op grond van artikel 58 van het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart verstrekt of heeft bevrachting met schepen, waarop een artikel 32/33 WGB-vergunning (ongeregeld vervoer vergunning) berust, plaats.

In de praktijk worden artikel 34 WGB-vergunningen verstrekt in de gevallen waarin de combinatie van de aard van de te vervoeren goederen, de toerusting van het binnenschip en/of het laad- en/of losmateriaal van de verlader respectievelijk de ontvanger danwel het ontbreken daarvan van dien aard is, dat vervoer via het stelsel van evenredige vrachtverdeling een doelmatige vervoervoorziening meer zou belemmeren dan met het algemeen vervoerbelang strookt.

In de wet – ondermeer in artikel 1, onderdeel g, – is evenals in artikel 34 van de WGB onderkend dat niet in alle gevallen van binnenlands beroepsvervoer van goederen bevrachting via het vrachtverdelingsstelsel behoeft plaats te hebben.

Onderscheid wordt gemaakt tussen algemeen ongeregeld vervoer, waarbij bevrachting via het vrachtverdelingsstelsel plaatsheeft, en bijzonder vervoer, waarbij dit niet het geval is.

Ten aanzien van het onderscheid tussen algemeen ongeregeld vervoer en bijzonder vervoer zijn in de Adviescommissie Goederenvervoer twee benaderingen naar voren gekomen.

De aanhangers van de ene benadering zijn van oordeel dat het gewenst is om het bijzonder vervoer een gelijkwaardige positie in te laten nemen ten opzichte van het algemeen ongeregeld vervoer. Als vormen van bijzonder vervoer onderkennen zij:

- vervoer met kenmerken van de beurtvaart,
- containervervoer,
- vervoer met kenmerken van het huidige beperkt ongeregeld vervoer.

De aanhangers van deze benadering zijn voorstander van een afbakening van het algemeen ongeregeld vervoer ten opzichte van het bijzonder vervoer met een dynamisch karakter, hetgeen kan nopen tot een periodieke toetsing en bijstelling van het onderscheid tussen beide soorten binnenlands beroepsvervoer van goederen.

De aanhangers van de andere benadering in de Adviescommissie Goederenvervoer zijn van mening dat er binnen het vrachtverdelingsstelsel dusdanige mogelijkheden om op de wensen van de verladers en op situaties afgestemde vervoerfaciliteiten te bieden zijn c.q. zouden moeten zijn, dat het vervoer met kenmerken van de beurtvaart en het containervervoer onder het algemeen ongeregeld vervoer kunnen worden gerangschikt. Alleen het vervoer met kenmerken van het huidige beperkt ongeregeld vervoer zou onder het bijzonder vervoer dienen te vallen.

Zoals is beschreven in de nota naar aanleiding van het eindverslag (Kamerstukken II, vergaderjaar 1990–1991, 21 187, nr. 13) is sinds kort in de praktijk gebleken dat het vrachtverdelingsstelsel wel degelijke mogelijkheden biedt voor het verrichten van vormen van vervoer zoals vervoer met kenmerken van de beurtvaart en containervervoer.

In dat licht acht ik het niet gewenst in de nieuwe binnenvaartwetgeving

bepaalde vormen van vervoer exclusief toe te wijzen aan een bepaalde categorie bijzonder vervoer of algemeen ongeregeld vervoer. In genoemde nota naar aanleiding van het eindverslag heb ik derhalve aangegeven – in afwijking van de oorspronkelijke benadering in de Kamerstukken II, 21 187, nrs. 1–12 – niet meer te kiezen voor een benadering waarbij een bepaalde vorm van vervoer behoort óf tot de categorie van het algemeen ongeregeld vervoer óf tot één van de subcategorieën van het bijzonder vervoer, maar voor een benadering waarbij elk vervoer op elk segment van de markt kan plaatshebben met inachtneming van de regels van het betrokken segment.

Achtergrond hierbij is dat alle beschikbare mogelijkheden van de binnenvaart ten volle dienen te worden benut ter versterking van de concurrentiepositie van de binnenvaart, zoals ook door de Adviescommissie Goederenvervoer is bepleit.

Het uitgangspunt van een verbeterde afbakening tussen de te onderscheiden soorten beroepsvervoer wordt volledig gehandhaafd. De duidelijk afgebakende omschrijvingen van de verschillende subcategorieën van het bijzonder vervoer zijn derhalve eveneens gehandhaafd.

Daarnaast wordt aan de vervoerondernemers, die hebben gekozen voor algemeen ongeregeld vervoer, de mogelijkheid geboden om vervoer te verrichten met kenmerken van het bijzonder vervoer, voor zover zij erin slagen het betrokken verladend bedrijfsleven een aantrekkelijk vervoeraanbod te doen in het kader van het vrachtverdelingsstelsel.

Voor het bijzonder vervoer en met name ook voor subcategorie d gaat het derhalve om duidelijk als zodanig te onderscheiden vormen van bijzonder vervoer. Dat wil zeggen dat er duidelijk sprake zal moeten zijn van vormen van bijzonder vervoer die ten opzichte van het algemeen ongeregeld vervoer het predikaat bijzonder verdienen.

Met de afbakening in de onderdelen b, c en d van het eerste lid van artikel 18 wordt tevens voldaan aan de uitdrukkelijke wens van de Adviescommissie Goederenvervoer tot goede afbakening en duidelijke normstellingen.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat met de afbakening niet wordt beoogd verschuivingen aan te brengen tussen de soorten vervoer.

In het licht van het vorenstaande wordt in het eerste lid, onderdeel d, van artikel 18 onder bijzonder vervoer dat vervoer verstaan, waarbij sprake is van de bovengenoemde **combinatie** van de aard van de te vervoeren goederen, de toerusting van het binnenschip en/of het laad- en/of losmateriaal van de verlader respectievelijk de ontvanger danwel het ontbreken van het laad- en/of losmateriaal.

Niet moet worden uitgesloten dat zich situaties kunnen voordoen waarbij de aard van de te vervoeren goederen, de toerusting van het binnenschip en het laad- en/of losmateriaal van de verlader respectievelijk de ontvanger danwel het ontbreken daarvan **elk afzonderlijk** eveneens van dien aard kunnen zijn dat het onderhavige vervoer als bijzonder vervoer kan worden gekwalificeerd. Ook met deze situaties is in de formulering van artikel 18, eerste lid, onderdeel d, rekening gehouden.

Ter toelichting op de hiergenoemde aspecten zij het volgende vermeld.

Als voorbeeld van een combinatie van de aard van het te vervoeren goed en de toerusting van het binnenschip kan worden genoemd het vervoer van spuitzand met een beunschip.

Bij het laad- en/of losmateriaal van de verlader of de ontvanger kan worden gedacht aan een zodanig omvangrijke laad- respectievelijk losinstallatie, dat via deze installatie alleen zeer grote binnenschepen met

bepaalde kenmerken, die niet of in zeer beperkte mate binnen het vrachtverdelingsstelsel beschikbaar zijn, kunnen worden geladen danwel gelost danwel aan een laad- en/of losinstallatie die direct aansluit op de toerusting van bepaalde binnenschepen.

Op grond van het aan boord zijn van een laad- en/of losinstallatie kan een aantekening voor bijzonder vervoer worden verleend voor het vervoer van bepaalde goederensoorten, mits deze goederensoorten te allen tijde voor alle verladings- en/of ontvangers worden geladen en/of gelost met de laad- en/of losinstallatie van het betrokken binnenschip. De desbetreffende eis zal in de aantekening voor bijzonder vervoer moeten worden opgenomen.

In dit verband zij overigens nog verwezen naar de toelichting op artikel 5.

Over de invulling van de ministeriële regeling als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel d, waarin de overige vormen van bijzonder vervoer zullen worden vermeld, zal met de betrokken organisaties van het bedrijfsleven overleg plaats hebben. Het besluit geeft aan hoe de aanwijzing van de betrokken organisaties is voorzien.

In de memorie van toelichting bij de wet is aangegeven dat onder het bijzonder vervoer ook een categorie dient te worden gerekend, die kenmerken vertoont van de huidige beurtvaart, maar nader is omlinnend.

In artikel 18, eerste lid, onderdeel b, is deze vorm van bijzonder vervoer opgenomen.

In het ontwerp-besluit was in artikel 18, eerste lid, onderdeel b, onder 3°, sprake van «etmaal» en in het eerste lid, onderdeel a, onder 1°, sprake van «dag». Op advies van de Raad van State heeft terminologische afstemming plaats gehad door in alle gevallen de term «kalenderdag» te gebruiken.

Eén van de criteria in onderdeel b is het criterium «ten hoogste één afvaart per kalenderdag». Dit criterium is gekozen in het kader van een duidelijke afbakening van deze vorm van bijzonder vervoer ten opzichte van het algemeen ongeregeld vervoer. Op deze wijze wordt voorkomen dat onder de noemer van de ene soort vervoer (bijzonder vervoer met kenmerken van beurtvaart) de facto een andere soort vervoer (algemeen ongeregeld vervoer) wordt verricht.

De in het eerste lid, onderdeel b, opgenomen vorm van bijzonder vervoer heeft voorts als criteria vervoer van partijen goederen, niet zijnde bijzondere constructies, van ten hoogste 250 ton en vervoer over één of meer trajecten. De desbetreffende aantekening voor bijzonder vervoer kan op een groot aantal trajecten betrekking hebben, omdat het betrokken vervoer wordt beperkt tot kleinere partijen (ten hoogste 250 ton).

Per binnenschip kunnen tegelijkertijd meer partijen goederen van elk maximaal 250 ton worden meegenomen. Ten aanzien van de controleerbaarheid van het vervoer van meer partijen goederen zij erop gewezen dat die partijen duidelijk van elkaar te onderscheiden moeten zijn, hetzij qua goederensoort, hetzij qua laad- of losplaats. Voorbeelden hiervan zijn: een partij tarwe van maximaal 250 ton en een partij gerst van maximaal 250 ton voor één en dezelfde losplaats danwel twee partijen tarwe van elk maximaal 250 ton, waarbij de ene partij naar plaats A en de andere partij naar plaats B wordt vervoerd.

De Raad van State heeft zich afgevraagd of de beperkingen ten aanzien van de beurtvaart het effect hebben dat vervoerondernemers uit andere Lid-Statens in een nadeliger positie worden gebracht dan Nederlandse ondernemers. De Raad van State heeft in overweging gegeven toe te lichten hoe een en ander zich verhoudt tot de artikelen 5 en 76 van het EEG-Verdrag en de op 1 januari 1993 in werking tredende

cabotageverordening (Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn (PbEG L 373).

Met de onderhavige regeling wordt de situatie voor de beurtvaart ten principale in die zin gewijzigd dat vergeleken met de situatie in de WGB iedere vervoerondernemer die voldoet aan een reeks vastgestelde criteria, zowel een buitenlandse als een Nederlandse vervoerondernemer, aan de beurtvaart mag deelnemen.

In het eerste lid, onderdeel c, is sprake van vervoer van containers volgens een vaste dienstregeling.

De eis van de vaste dienstregeling wordt gesteld omdat bij containervervoer met een vaste dienstregeling aan de verlader vervoerzekerheid wordt geboden, te weten zekerheid over het tijdstip van vertrek en aankomst. In de praktijk blijkt hieraan een duidelijke behoefte te bestaan.

Voorts wordt het containervervoer door deze eis duidelijk omschreven als vorm van bijzonder vervoer ter onderscheiding van het algemeen ongeregeld vervoer.

Deze vaste dienstregeling betekent niet dat het containervervoer exact op de minuut moet plaatshebben. De eis van de vaste dienstregeling betekent bij voorbeeld iedere maandag- en vrijdagochtend een afvaart en iedere maandag- en vrijdagavond een aankomst. Deze formule sluit niet uit dat de vervoerder meer schepen binnen dezelfde dienstregeling kan inzetten. Bovendien kan hij zijn dienstregeling wijzigen. Wel dient hij zijn aantekening te laten aanpassen.

Deze opzet biedt een grote vervoerzekerheid voor de verlader en een soepele bedrijfsvoering voor de vervoerder. Aan het belang van een flexibel inspelen op veranderingen in de vraag naar vervoerdiensten, zoals de Adviescommissie Goederenvervoer voorstaat, wordt volledig recht gedaan.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat het onderhavige containervervoer betrekking heeft op het vervoer van volgens ISO-normen (International Standard Organisation) gestandaardiseerde laadkisten, waarvan de maatvoering veelal in zogenaamde TEU's (twentyfoot equivalent unit) wordt aangegeven.

Ook het vervoer van lege containers valt onder het onderhavige containervervoer.

De Tweede Kamer heeft zich evenals de Adviescommissie Goederenvervoer intensief bezig gehouden met het aangegeven onderscheid tussen algemeen ongeregeld vervoer en bijzonder vervoer en met de nadere onderscheiding tussen de soorten bijzonder vervoer. In de aangegeven onderscheiding tussen de soorten bijzonder vervoer is rekening gehouden met de wensen van de Tweede Kamer.

Voorts is in het kader van de onderhavige wet aandacht geschonken aan de positie van de Waddenbootdiensten.

De Adviescommissie Goederenvervoer heeft gewezen op de bijzondere plaats van deze diensten in het binnenlands vervoer. De dienst naar de Waddeneilanden dient het gehele jaar verzekerd te zijn en niet alleen tijdens een vervoerpiek in de zomermaanden. De continuïteit van de vervoerdienst kan in gevaar komen, indien toetreders zich uitsluitend richten op lucratieve zomermaanden. De Adviescommissie Goederenvervoer is van oordeel dat de exploitatie van deze diensten niet buiten de wet mag worden geplaatst. Tevens heeft de Adviescommissie Goederenvervoer ervoor gepleit om aan de toetreding in principe alleen de eis te stellen dat dit vervoer voor alle vervoerondernemers onder dezelfde

voorwaarden zal plaatshebben. De gedachten gaan daarbij uit naar een aparte vergunning voor de exploitatie van Waddenbootdiensten, duidelijk te onderscheiden van een vergunning met een vergunningbewijs met een aantekening voor bijzonder vervoer.

Ook de Tweede Kamer heeft zich beraden over de positie van de Waddenbootdiensten. De Tweede Kamer heeft door aanvaarding van de amendementen Van den Berg en Nijland (Kamerstukken II, vergaderjaar 1990-1991, 21 187, nr. 20) – in tegenstelling tot de Adviescommissie Goederenvervoer – gekozen voor regeling van het vervoer van goederen in geregelde diensten door de Waddenbootdiensten in de wet en wel als een vorm van bijzonder vervoer. In dit verband is het aan artikel 27 van de wet toegevoegde tweede lid van belang.

In de toelichting op de amendementen is erop gewezen dat de onderhavige variant van het bijzonder vervoer kan worden uitgewerkt in het Besluit vervoer binnenvaart, zoals dat ook is gebeurd voor de overige vormen van bijzonder vervoer.

Deze uitwerking heeft plaats gehad in artikel 18, eerste lid, onderdeel a, waarbij het begrip dienstregeling nader is uitgewerkt door toevoeging van de zinsnede «ten minste twee maal per kalenderdag gedurende het gehele jaar» met als doel concurrentievervalsing te voorkomen door diensten die slechts gedurende een deel van het jaar varen ten nadele van diensten die gedurende het gehele jaar een regelmatige dienst verzorgen.

Voorts zullen de voor de diensten ingezette schepen aan dezelfde technische eisen moeten voldoen.

De omschrijvingen van de andere vormen van bijzonder vervoer bevatten dusdanige elementen dat zij bescherming voor de Waddenbootdiensten als bedoeld in artikel 18, eerste lid, onderdeel a, bieden tegen concurrentievervalsing door de andere vormen van bijzonder vervoer.

Het element concurrentievervalsing ziet op aspecten als dienstregeling, vervoerplicht, veiligheidseisen, verplichtingen voortvloeiende uit eventuele convenanten, investeringen in schepen en walinrichtingen, (geen) verschuivingen tussen soorten vervoer en dergelijke.

Zoals ook uit de aanvaarde amendementen blijkt, ziet de categorie uit artikel 18, eerste lid, onderdeel a, alleen op beroepsvervoer van goederen met bootdiensten van, naar en tussen de Waddeneilanden. Voor zover Waddenbootdiensten personenvervoer of de combinatie van personenvervoer en goederenvervoer verrichten zal de bescherming van de continuïteit van de diensten plaatshebben door de zogenaamde Waddenconvenanten. In dit verband wordt verwezen naar de nota naar aanleiding van het eindverslag (Kamerstukken II, vergaderjaar 1990-1991, 21 187, nr. 13, blz. 19-20).

De in het tweede lid, onderdeel b, vermelde zinsnede «voor zover het desbetreffende binnenschip voor het vervoer niet toereikend is of daarvoor niet geschikt is» impliceert twee beperkingen met betrekking tot de vervoerplicht die van toepassing is ten aanzien van de betrokken vormen van bijzonder vervoer. De beperking van het toereikend zijn ziet op het maximum laadvermogen van het desbetreffende binnenschip, met andere woorden, op de vervoerplicht kan door een verlader geen beroep worden gedaan als het binnenschip is volgeboekt. De beperking van het geschikt zijn betreft de aard en afmetingen van het betrokken binnenschip die ertoe leiden dat de aangeboden goederen zich niet lenen voor het vervoer met het onderhavige binnenschip, een en ander ter beoordeling van de vervoerder. Voorbeelden zijn ondermeer vervoer van

boomstammen die door hun lengte niet in het ruim van het betrokken binnenschip passen of vervoer van gevaarlijke stoffen in een binnenschip dat hiervoor niet geschikt is.

Met het derde lid is beoogd discontinuïteit van de geregelde diensten in het bijzonder vervoer als gevolg van infrastructurele belemmeringen en natuuumstandigheden zoveel mogelijk te ondervangen.

Volledigheidshalve zij hier nog vermeld dat aanvragen voor een aantekening voor de beurtvaartvariant van het bijzonder vervoer tot 1 januari 1993 slechts kunnen worden gehonoreerd voor zover zij niet betrekking hebben op trajecten of delen van trajecten waarop de bestaande vergunninghouders van een beurtvaartdienst of een afhaal- en besteldienst hun rechten kunnen uitoefenen, zolang deze bestaande vergunninghouders hun rechten kunnen uitoefenen conform de artikelen 73 en 74 van de wet. Voor de invulling van het begrip delen van trajecten is bepalend in hoeverre de vervoerders met de aantekening voor bijzonder vervoer concurrentie kunnen aandoen aan de bestaande vergunninghouders van een beurtvaartdienst of een afhaal- en besteldienst.

Artikel 19

Dit artikel is opgenomen om uitvoering te geven aan artikel 29 eerste lid, van de wet, inhoudend dat op een vergunningbewijs slechts van één geldige aantekening sprake kan zijn, hetzij een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer, hetzij een aantekening voor bijzonder vervoer.

§ 2. Vrachtverdelingsstelsel

Artikelen 21, 22, 23, 24

Ter zake van deze artikelen is rekening gehouden met hetgeen de Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft opgemerkt in haar «Advies van 17 mei 1989 aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden met betrekking tot een wetsontwerp over het vervoer van goederen en personen met binnenschepen» (PbEG L 140) over het vrachtverdelingsstelsel en de tarieven voor het vervoer dat via dit systeem wordt bevracht.

Artikel 21

Op grond van artikel 39 van de wet wordt het vrachtverdelingsstelsel nader uitgewerkt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

De tussenkost- en goedkeuringsprocedures en de daarmee samenhangende aspecten zijn in het kader van de WGB geregeld in het Beursreglement (beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 februari 1954, nr. A-2/052264, Stcrt. 28 en 32, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 19 maart 1990 nr. GB-3/V021305, Stcrt. 70, gerectificeerd in Stcrt. 81). Het voornemen is een met het Beursreglement vergelijkbare regeling, de vrachtverdelingsregeling, op te stellen.

Op vervoer waarvoor via tussenkost overeenkomsten worden gesloten, zullen door de overheid vastgestelde tarieven van toepassing zijn. Het ligt in het voornemen om het aantal tariefregelingen, dat op basis van de WGB van toepassing is, door samenvoeging te beperken en op te nemen in een op te stellen tariefregeling goederenvervoer binnenvaart. Zo zullen de tariefregeling ongeregeld goederenvervoer binnenscheepvaart en de tariefregeling vletten en opslag worden samengevoegd.

Door de Raad van State is opgemerkt dat in de toelichting een uiteenzetting dient te worden opgenomen over de vraag op welke wijze kan worden verantwoord dat de overheid in de private sector tot stand gekomen tariefafspraken dwingend voorschrijft aan een bepaalde vervoerssector. De Raad van State verwijst daarbij met name naar de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaak van de Vlaamse reisagenten (Zaak 311/85 van 1 oktober 1987) en de zaak SAEED (Zaak 66/86) van 11 april 1989).

Het is vaste rechtspraak van het Hof dat de mededingingsbepalingen van de artikelen 85 en 86 EEG-Verdrag de gedragingen van ondernemingen betreffen en niet de door de autoriteiten van de Lid-Staten genomen maatregelen. Echter, artikel 5 EEG-Verdrag verplicht ook die autoriteiten om geen maatregelen te nemen of te handhaven, waarmee aan de bepalingen van de artikelen 85 en 86 hun nuttig effect kan worden ontnomen. Dat is met name het geval, wanneer een Lid-Staat de totstandkoming van met artikel 85 strijdige mededingingsregels begunstigt of de werking ervan versterkt (zie het arrest van 1 oktober 1987, zaak 311/85, Vereniging van Vlaamse reisagenten). In het arrest van 11 april 1989 (zaak 66/86, SAEED) heeft het Hof ondermeer vastgesteld dat de goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van met artikel 85, eerste lid, strijdige tariefafspraken onverenigbaar is met het gemeenschapsrecht, met name met artikel 5 EEG-Verdrag. Voorts vloeit uit dit arrest voort dat de luchtvaartautoriteiten zich moeten onthouden van alles wat zou kunnen worden beschouwd als een aansporing aan luchtvaartmaatschappijen om met het Verdrag strijdige tariefafspraken te sluiten.

Naar aanleiding van de opmerking van de Raad wijs ik er op dat de overheid in het kader van de wet is belast met het beheer en de organisatie van het vrachtverdelingssysteem voor het binnenlands algemeen ongeregeld vervoer te water. Vanuit die eigen en zelfstandige verantwoordelijkheid stelt de overheid de tarieven vast voor dit soort vervoer.

De vaststelling van de tarieven in het binnenlands algemeen ongeregeld vervoer te water door de overheid geschiedt op basis van een systeem, waarbij rekening wordt gehouden met zowel genormeerde kostprijzen als de ontwikkeling van de vrachtprijzen op de vrije markt.

Bij de vaststelling van de tarieven streeft de overheid vanuit haar verantwoordelijkheid voor een integraal goederenvervoerbeleid naar een zo groot mogelijke consensus over het beoogde tariefniveau. Tegen die achtergrond laat de overheid zich ter zake van wijzigingen van het tariefniveau adviseren door de bij het algemeen ongeregeld goederenvervoer per binnenschip betrokken organisaties. Na afweging van dat advies stelt de overheid het tariefniveau vast op grond van haar eigen verantwoordelijkheid. Zij kan om haar moverende redenen afwijken van het ontvangen advies. Ook bij het uitblijven van een eensluidend advies geschiedt de vaststelling van de tarieven door de overheid vanuit haar verantwoordelijkheid voor het goederenvervoerbeleid. Ook in die situatie zal zij rekening houden met de door de betrokkenen aangedragen argumenten.

Er is derhalve geen sprake van een dwingend voorschrijven aan een bepaalde vervoerssector van in de private sector tot stand gekomen tariefafspraken.

Op vervoerovereenkomsten, die via tussenkomst van de overheid zijn gesloten, zijn door organisaties van het bij het goederenvervoer per binnenschip betrokken bedrijfsleven overeengekomen Bevrachtingsvoorwaarden van toepassing. Deze Bevrachtingsvoorwaarden kunnen met uitzondering van de aansprakelijkheidsregeling afwijken van het regelend recht van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Bedoelde toepassing geschiedt op basis van de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 6 april 1990, nr. WJZ/V020763, Stcrt. 79, Directoraat-Generaal voor het Vervoer, houdende goedkeuring charterpartijen.

Afwijking van bedoelde Bevrachtingsvoorwaarden is in principe mogelijk, doch is met zeer strenge vereisten omkleed. Deze situatie zal worden gecontinueerd. In dat kader zal ook worden bepaald dat de Minister onderdelen van deze voorwaarden buiten toepassing kan verklaren.

Artikel 22

Gezien het belang van het bepaalde in artikel 21 voor de bij het vrachtverdelingsstelsel betrokkenen zullen door de Minister aangewezen betrokken organisaties over de desbetreffende onderwerpen worden gehoord. Voor de aanwijzing van de betrokken organisaties wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 18.

Artikelen 23 en 24

Op grond van artikel 37 van de wet kan de Minister vrijstellingen en ontheffingen verlenen. Duidelijkheidshalve wordt er op gewezen dat een ontheffing een individuele «toestemming» voor vervoer zonder tussenkomst betreft en een vrijstelling een collectieve «toestemming» om bepaalde goederen of bepaalde soorten vervoer zonder tussenkomst te bevrachten inhoudt.

Artikel 23

Een ontheffing wordt verleend nadat de tussenkomstprocedure is doorlopen. Een binnenschip, waarop een inschrijvingsbewijs berust, komt niet in aanmerking voor het vervoer, waarop de ontheffing betrekking heeft.

Dit houdt verband met de afbakening tussen beroeps- en eigen vervoer.

Ook in andere, limitatief aangegeven gevallen kan ontheffing worden verleend, te weten bij wijziging van een gefiatteerde vervoerovereenkomst en bij overmacht of calamiteit.

Ter zake van de ontheffing zullen regels worden opgenomen in de vrachtverdelingsregeling.

Artikel 24

Dit artikel heeft betrekking op vrijstellingen. Het eerste lid bevat een regeling die grote overeenkomst vertoont met de in het kader van de WGB bestaande contractenregeling (beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 6 januari 1982, nr. IG-3/V20050, Stcrt. 10, Directoraat-Generaal van het Verkeer, inzake contractenregeling binnenscheepvaart). In het kader van deze contractenregeling kan op voorstel van door de Minister aangewezen organisaties van vervoerders gedurende een bepaalde periode een deel van het vervoer van bepaalde goederen voor één of meer verladers zonder tussenkomst worden bevracht. Door middel van de overgangsbepalingen zal de thans voor een beperkte periode overeengekomen bestaande toepassing van de contractenregeling in het kolenvervoer voor onbepaalde tijd worden gecontinueerd, dat wil zeggen tot wederopzegging door één of meer door de Minister aangewezen organisaties van vervoerders. In dit verband wordt verwezen naar artikel 31.

Het eerste lid bevat behalve bovengenoemde elementen van de meer genoemde contractenregeling de mogelijkheid door de zinsnede «op voorstel van één of meer verladers...» dat meer expliciet rekening wordt gehouden met speciale wensen van de betrokken verlader(s) op het gebied van voorwaarden ten aanzien van het onderhavige vervoer.

Verder bevat dit lid de mogelijkheid dat op voorstel van door de

Minister aangewezen organisaties van vervoerders en één of meer organisaties van verladers andere vormen van vrijstelling dan met de contractenregeling vergelijkbare vormen worden verleend, in casu vrijstellingen voor één of meer goederensoorten.

Op basis van het tweede lid kan de Minister in de gevallen, waarin geen sprake is van een gezamenlijk voorstel van door hem aangewezen organisaties van vervoerders en de desbetreffende verlader(s), vrijstelling verlenen voor een deel van het vervoer van de betrokken verlader(s), indien hij naar aanleiding van een aanvraag van één of meer verladers een dergelijke vrijstelling noodzakelijk acht. Tevens kunnen op grond van dit lid andere vormen van vrijstelling dan met de contractenregeling vergelijkbare vormen worden verleend in die gevallen, waarin eveneens een voorstel van door hem aangewezen organisaties van vervoerders en de desbetreffende verladersorganisatie(s) ontbreekt en de Minister naar aanleiding van een aanvraag van één of meer verladersorganisatie(s) een dergelijke vrijstelling nodig acht.

De onder de WGB bestaande goedkeuring (artikel 27, eerste lid, van het Beursreglement) voor periodevervoer van rivierzand en ongebroken riviergrind vanaf de Maas, voor ophoogzand en overig rivierzand en ongebroken riviergrind zal door middel van een overgangsbepaling in de vrachtverdelingsregeling worden gecontinueerd door deze goedkeuring aan te merken als een vrijstelling als bedoeld in artikel 24, tweede lid, van het besluit.

In het kader van de tariefregeling goederenvervoer binnenvaart zal de mogelijkheid worden opgenomen om afwijkende tarieven toe te passen voor het overige vervoer van zand en grind en voor het vervoer van andere laagwaardige goederen.

Aan de voorwaarden die in artikel 37 van de wet worden genoemd ter zake van de verlening van een vrijstelling («doelmatige vervoervoorziening» en «billijke en doelmatige verdeling van de ten vervoer aangeboden goederen niet onevenredig wordt bemoeilijkt») dient te zijn voldaan.

Met betrekking tot de voorwaarde van de doelmatige vervoervoorziening wordt nog het volgende opgemerkt. Er is bij voorbeeld een vrijstelling mogelijk met het oog op een doelmatige vervoervoorziening indien er sprake is van een nieuwe vervoerstroombaan, die zodanig omvangrijk is dat de ter beschikking staande vloot met een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer daarvoor niet toereikend is, mede met het oog op de door de verlader gewenste vervoerzekerheid. Een ander voorbeeld betreft al dan niet periodiek terugkerend vervoer van goederen, waarvoor gedurende een bepaalde aaneengesloten periode speciale voorzieningen dienen te worden aangebracht op de daarvoor in te zetten schepen.

De toetsing met betrekking tot de voorstellen aan de in artikel 37 van de wet genoemde voorwaarden heeft plaats door de overheid. Gezien de eigen verantwoordelijkheid van de overheid voor het vrachtverdelingsstelsel dient de overheid te voorkomen dat het vrachtverdelingsstelsel als het ware zijn functie verliest door het vrijstellingsbeleid.

Ook ten aanzien van de vrijstellingen en ontheffingen bleek binnen de Adviescommissie Goederenvervoer sprake van twee benaderingen.

Aanhangers van de ene benadering zien een geringere noodzaak tot vrijstellingen en ontheffingen in verband met de commercialisering en vergroting van de flexibiliteit van het vrachtverdelingsstelsel. De aanhangers van de andere benadering zijn van oordeel dat in de loop van

de tijd een steeds groter gewicht aan de vrijstellingen en ontheffingen zal moeten worden toegekend.

Gezien het belang van de materie van de vrijstellingen zullen door de Minister aangewezen betrokken organisaties ter zake worden gehoord.

Daarbij zullen de verschillen in benadering van de Adviescommissie Goederenvervoer aan bod kunnen komen en wordt duidelijkheid verkregen zoals de Adviescommissie Goederenvervoer bepleit ten aanzien van de elementen «doelmatige vervoervoorziening» en «billijke en doelmatige verdeling van de ten vervoer aangeboden goederen ... niet onevenredig wordt bemoeilijkt», zoals vermeld in de artikelen 35 en 37 van de wet.

Voor de aanwijzing van de betrokken organisaties wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 18.

HOOFDSTUK 6. INSCHRIJVING BINNENLANDS EIGEN VERVOER

Artikel 25

De in artikel 1, onderdeel e, van de wet opgenomen omschrijving van het eigen vervoer komt overeen met de definitie van eigen vervoer in de WGB en in de Wet Autovervoer Goederen (Stb. 1951, 342) (WAG). Evenals bij deze wetten is een nadere uitwerking van de definitie, gericht op een duidelijke afbakening tussen beroeps- en eigen vervoer, noodzakelijk.

Een eerste uitwerking van het begrip eigen vervoer heeft plaats in artikel 41 van de wet. Het eerste lid van artikel 41 van de wet bevat de eisen met betrekking tot het eigen vervoer. Volgens artikel 41, tweede lid, van de wet worden bij algemene maatregel van bestuur nadere regels over de eisen uit het eerste lid van artikel 41 van de wet gegeven. Deze nadere uitwerking heeft plaats in artikel 25, eerste lid.

De nadere uitwerking in artikel 25, eerste lid, onderdelen a en b, is ontleend aan de jurisprudentie met betrekking tot het begrip eigen vervoer in de WGB en de WAG.

Met het oog op een zo groot mogelijke duidelijkheid, juist ook in relatie tot de eigenhandelschippers, is nog een nadere verduidelijking gegeven van de in de jurisprudentie gestelde eis van het vervoer als nevenactiviteit en van de overige bedrijfs- of ondernemingsactiviteiten als hoofdactiviteit. Deze verduidelijking bestaat uit de toevoeging dat het voortbestaan van de bedrijfs- of ondernemingsactiviteiten in redelijkheid niet afhankelijk is van de eigen vervoeractiviteiten per binnenschip.

De in het eerste lid, onderdelen c en d, genoemde eisen inzake de rechtsbetrekkingen met betrekking tot de bij het eigen vervoer te gebruiken schepen en inzake de rechtsverhoudingen met betrekking tot het bij het eigen vervoer in te zetten personeel zijn ontleend aan de Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart van 4 mei 1988 (regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 mei 1988, nr. WJ/V821809, Stcrt. 87, laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 19 maart 1990, nr. DGV/GB-3/V021825, Stcrt. 68). De bedoeling van deze eisen is een duidelijke afbakening tussen eigen vervoer en beroepsvervoer tot stand te brengen.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat onder binnenschepen in dit geval mede wordt verstaan een samenstel van laadvermogen en tractie.

Ten aanzien van de afbakening van het eigen vervoer ten opzichte van het beroepsvervoer bestaan binnen de Adviescommissie Goederenvervoer verschillen van inzicht.

Een deel van de Adviescommissie Goederenvervoer zou van de vier eisen met betrekking tot het eigen vervoer uit artikel 25, eerste lid, er drie willen doen vervallen (de onderdelen b, c en d van artikel 25, eerste lid), omdat deze eisen volgens deze leden van de Adviescommissie Goederenvervoer de eigen vervoerondernemers hinderen bij de uitoefening van hun bedrijfsactiviteiten.

Een ander deel van de Adviescommissie Goederenvervoer kan zich verenigen met de vier eisen van artikel 25, eerste lid, gezien de noodzaak van het bestaan van een duidelijk onderscheid tussen eigen vervoer en beroepsvervoer.

Zoals al is aangegeven, zijn de eisen van artikel 25, eerste lid, voor een deel aan de jurisprudentie en voor een deel van de reeds sinds 1 mei 1988 in werking zijnde Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart ontleend.

Zowel in het kader van de genoemde jurisprudentie als bij de opstelling van meergenoemde Richtlijnen heeft een afweging plaats gehad tussen aspecten zoals het tot stand brengen van een duidelijke afbakening tussen eigen vervoer en beroepsvervoer en de positie, belangen en mogelijkheden van de eigen vervoerondernemingen en die van de beroepsvervoerders.

De in artikel 41 van de wet gevolgde opzet en de in artikel 25, eerste lid, uitgewerkte elementen zijn vermeld en toegelicht in de memorie van toelichting (Kamerstukken II, vergaderjaar 1988–1989, 21 187, nr. 3, blz. 38) en de memorie van antwoord (Kamerstukken II, vergaderjaar 1989 – 1990, 21 187, nr. 7, blz. 30–33).

Het tweede lid is ontleend aan artikel 7 van de Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart van 4 mei 1988. Dit artikel 7 bepaalt dat ter zake van een aanvraag voor een inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer met een binnenschip, dat de aanvrager heeft gehoord, niet afwijzend wordt beschikt indien het betreft een aanvraag om een inschrijving voor een tijdsduur van een jaar en de huurovereenkomst is gesloten na tussenkomst van de rijksinspecteur overeenkomstig door de Minister van Verkeer en Waterstaat te stellen regels.

De bedoeling van het derde lid is discrepantie tussen het eerste lid, onderdeel c, waarin sprake is van een termijn van ten minste één jaar, en artikel 50 van de wet, waarin sprake is van een termijn van zesentwintig weken, te voorkomen.

Artikel 26

Voor de omschrijving van verwevenheid van eenheden of ondernemingen in financieel, organisatorisch en economisch opzicht als bedoeld in dit artikel is de jurisprudentie ter zake richting gevend. In dit verband is met name de volgende passage uit een arrest van de Hoge Raad (arrest HR 22 februari 1989, nr. 25068, RvdW 1989, nr. 150) van belang: «Voor verwevenheid in financieel opzicht geldt de voorwaarde dat ten minste de meerderheid van de aandelen in elk van de vennootschappen – daaronder begrepen de zeggenschap – middelijk of onmiddelijk in dezelfde handen is. Voor verwevenheid in organisatorisch opzicht is vereist dat de vennootschappen onder een gezamenlijke, althans als een eenheid functionerende, leiding staan, dan wel de leiding van de ene vennootschap ten opzichte van die van de andere vennootschap in een positie van feitelijke ondergeschiktheid verkeert. Van verwe-

venheid in economisch opzicht is sprake indien de activiteiten van de vennootschappen in hoofdzaak strekken tot verwezenlijking van een zelfde economisch doel, zoals de bediening van een gemeenschappelijke klantenkring, dan wel de activiteiten van de ene vennootschap in hoofdzaak ten behoeve van de andere vennootschap worden uitgeoefend.»

De nadere uitwerking en toepassing van dit artikel zullen aansluiten bij de regels die de Stichting Inschrijvingen Eigen Vervoer, die de inschrijvingen eigen vervoer in het wegvervoer uitgeeft, thans hanteert bij de bepaling van de verwevenheid van eenheden of ondernemingen.

Het derde lid van dit artikel heeft betrekking op de situatie waarin eigen vervoer voor diverse concernonderdelen wordt verricht. Dit lid is gebaseerd op de Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart van 4 mei 1988.

HOOFDSTUK 7. REGISTRATIE

Artikel 27

Voor het doel en de achtergrond van de registratie van binnenschepen wordt verwezen naar de memorie van toelichting op de wet.

Het voornemen is te komen tot een zo eenvoudig mogelijke opzet van de registratie: verzoeken met betrekking tot documenten, geregeld in de wet, zoals Rijnvaartverklaringen, vergunningen, inschrijvingen, vergunning- en inschrijvingsbewijzen, aantekeningen, zullen tevens worden opgevat als verzoeken met betrekking tot registratie, zodat de betrokkenen niet afzonderlijke verzoeken met betrekking tot registratie behoeven in te dienen.

Regels zullen worden vastgesteld met betrekking tot kennisneming, verbetering en bescherming van de geregistreerde gegevens, mede uit oogpunt van bescherming van de privacy van de geregistreerde personen. Daarbij wordt rekening gehouden met de Wet Persoonsregistratie (Stb. 1988, 655), die op 1 juli 1989 in werking is getreden.

HOOFDSTUK 8. GEGEVENS BETREFFENDE HET VERVOER

Artikel 28

Voor het doel en de achtergrond ten aanzien van het verstrekken van vervoergegevens wordt verwezen naar de toelichting bij de nota van wijziging, te weten de toelichting op artikel VV (Kamerstukken II, vergaderjaar 1990-1991, 21 187, nr. 8, blz. 8).

HOOFDSTUK 9. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 30

Artikel 30 bevat een overgangsregeling met betrekking tot een inschrijving eigen vervoer ten aanzien van een binnenschip dat de ingeschrevene niet in eigendom heeft en ten aanzien waarvan de huurovereenkomst vóór 1 april 1982 is gesloten. Met betrekking tot deze categorie zijn de eisen ontleend aan artikel 10 van de Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart van 4 mei 1988, met dien verstande dat de eis, dat de naam en de schipper van het betrokken binnenschip dezelfde zijn gebleven, niet meer wordt gehandhaafd.

Artikel 31

Ter toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 24.

Artikel 32

De wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden gesteld. De inwerkingtreding van het besluit zal hierop aansluiten.

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