

Vergaderjaar 2006–2007

30 896

Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet wegvervoer goederen)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Het voorliggende wetsvoorstel de Wet wegvervoer goederen (hierna: WWG) heeft betrekking op het goederenvervoer over de weg met vrachtauto's en treedt in de plaats van de Wet goederenvervoer over de weg (hierna: WGW).

Het wetsvoorstel bevat in de eerste plaats in aanvulling op de desbetreffende EG-verordeningen regels voor de toegang tot de markt van het binnenlands en het grensoverschrijdend beroepsvervoer en voor het eigen vervoer. Het gaat hierbij om het beroepsvervoer en eigen vervoer in Nederland en het grensoverschrijdend beroepsvervoer dat door de in Nederland gevestigde vervoerders wordt verricht. Dit wetsvoorstel bevat in de tweede plaats de eisen voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder voor in Nederland gevestigde vervoerders.

Het wetsvoorstel regelt in de derde plaats de taken, inrichting en financiering van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (hierna: NIWO). De hoofdtaken van de NIWO zijn:

- a. het verlenen van toegang tot de markt van het binnenlands en grensoverschrijdend beroepsvervoer aan de in Nederland gevestigde vervoerders;
- b. de toetsing van de in Nederland gevestigde vervoerders of ze voldoen aan de eisen voor de toegang voor het beroep van beroepsvervoerder, en
- c. de verlening en intrekking van bestuurdersattesten aan de in Nederland gevestigde vervoerders.

Dit wetsvoorstel regelt in de vierde plaats de regels voor het toezicht op de NIWO door de minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de minister). Het wetsvoorstel bevat in de vijfde plaats regels voor het toezicht op de naleving van de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving van het bij of krachtens de WWG bepaalde.

Dit wetsvoorstel bevat in de zesde plaats de intrekking van de Wet goederenvervoer over de weg (hierna: WGW) met het bijbehorende overgangsrecht en met de benodigde aanpassingen van andere formele wetten.

2. Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de WGW

Op basis van de WGW dient iedere in Nederland gevestigde beroepsvervoerder te beschikken over een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer. De in Nederland gevestigde beroepsvervoerder heeft op basis van de WGW tevens een communautaire vergunning nodig voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer indien hij grensoverschrijdend beroepsvervoer verricht. De NIWO verleent op aanvraag de vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer indien de vervoerder voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. De vervoerder dient voor het verkrijgen van de zogenaamde communautaire vergunning te voldoen een aanvullende eis op het punt van de vakbekwaamheid. De aanvullende eis heeft betrekking op de onderwerpen die samenhangen met het grensoverschrijdend beroepsvervoer.

Nederland geeft op deze wijze invulling aan:

- a. verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992, betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer lidstaten (PbEG L 95), en
- b. richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van vervoerder van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerders (PbEG L 124).

Op basis van de bovenbedoelde verordening wordt het grensoverschrijdend beroepsvervoer over het grondgebied van de Europese Unie verricht onder dekking van een communautaire vergunning. De communautaire vergunning wordt door een lidstaat op aanvraag verleend aan de beroepsvervoerders die:

- a. in die lidstaat zijn gevestigd;
- b. op grond van de communautaire en nationale voorschriften toegang hebben tot het beroep van beroepsvervoerder, en
- c. op basis van de communautaire en nationale voorschriften gerechtigd zijn tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

De communautaire eisen voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder en voor het gemachtigd zijn tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer zijn opgenomen in de bovengenoemde richtlijn. Het betreft hier de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. De lidstaten moeten op basis van de bovenbedoelde richtlijn ervoor zorgen dat geregeld doch ten minste iedere vijf jaar wordt nagegaan of de beroepsvervoerder voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.

De lidstaten kunnen voor vervoerders die uitsluitend binnenlands beroepsvervoer verrichten lichtere eisen van vakbekwaamheid hanteren. De vereiste kennis beperkt zich in dat geval tot de onderwerpen die uitsluitend verband houden met het binnenlands beroepsvervoer. Nederland maakt thans bij de aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer gebruik van de bovenbedoelde mogelijkheid.

Ingevolge het voorliggende wetsvoorstel vervalt de aparte vergunning voor het binnenlands vervoer. De vervoerder die uitsluitend binnenlands beroepsvervoer verricht dient te beschikken over een communautaire vergunning. Deze wordt getoetst aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. Het voorliggende wetsvoorstel voorziet in eerbiedigende werking van de bestaande vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer. Op deze wijze wordt voorkomen dat een permanent en daadwerkelijk leidinggevende van de vervoerder die uitsluitend binnenlands beroepsvervoer verricht een aanvullend examen moet afleggen.

Op basis van de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschap van 23 juli 1962 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg (Pb EG 70), is het in de bijlage bij die richtlijn genoemde grensoverschrijdend vervoer vrijgesteld van de vergunningplicht. Op basis van de reeds genoemde richtlijn van 29 april 1996 is Nederland gehouden om de in Nederland gevestigde vervoerders die het bovenbedoelde grensoverschrijdend beroepsvervoer verrichten te toetsen aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. Er is in het voorliggende wetsvoorstel neergelegd dat de bovenbedoelde toetsing geschiedt in het kader van de procedure van de communautaire vergunning. De gekozen oplossing houdt in dat de in Nederland gevestigde vervoerders vergunningplichtig zijn voor het vervoer dat is opgenomen in de bij de bovenbedoelde richtlijn behorende bijlage. De vervoerders uit andere lidstaten zijn niet vergunningplichtig voor het verrichten van het bovenbedoelde. Elke lidstaat bepaalt immers zelf de wijze waarop de toetsing aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid van de aldaar gevestigde beroepsvervoerders plaatsvindt.

Op basis van het voorliggende wetsvoorstel worden de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer en de eis van dienstbetrekking voor chauffeurs, eveneens geschrapt. Het wetsvoorstel bevat bovendien een verhoging van de ondergrens voor de vergunningplicht voor het beroepsvervoer. De ondergrens wordt verhoogd van 500 kg toegestaan laadvermogen naar 3500 kg maximaal toegelaten gewicht.

3. Doelstellingen van dit wetsvoorstel

De eerste doelstelling van dit wetsvoorstel is de versobering van de regelgeving in vergelijking met de WGW. Hiertoe wordt regulering die verder gaat dan op basis van internationale regelgeving noodzakelijk is, geschrapt. Door de verdergaande liberalisering van de Europese interne markt neemt de internationale concurrentie binnen de Europese Unie toe. Het is dan van groot belang om te zorgen voor een «level playing field»: gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoerders. De Nederlandse vervoerders moeten onder dezelfde condities kunnen werken als hun Europese concurrenten. De Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft de motie van de leden Weekers en Herrebrugh aangenomen waarin wordt opgeroepen om doublures of stapeling van nationale regelgeving met EU-regelgeving tegen te gaan (Kamerstukken II 2000/01, 27 400 XII, nr. 30, Handelingen II 2000/01, blz. 2983).

De versobering van de regelgeving bestaat uit:

- a. de verhoging van de ondergrens voor de vergunningplicht van vrachtauto's met een toegestaan laadvermogen van 500 kg tot vrachtauto's met een maximaal toegelaten gewicht van 3500 kg;
- b. het schrappen van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer;
- c. de verlaging van de eisen voor de financiële draagkracht tot het Euro-

pese minimum van 9000 euro voor de eerste vrachtauto en 5000 euro voor iedere volgende vrachtauto;

- d. het schrappen van de eis van dienstbetrekking voor de chauffeurs, en
- e. het schrappen van de aparte vergunning voor het binnenlands goederenvervoer over de weg.

De tweede doelstelling van dit wetsvoorstel is de vermindering van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. De minister heeft bij brief van 8 april 2004 (Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 4) de rapportage «Minder lastig voor bedrijven» aan de Voorzitter van de Tweede Kamer Staten-Generaal gestuurd. De rapportage bevat de voorgenomen reductiemaatregelen die de minister wil doorvoeren om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verminderen. De grootste voorgenomen reducties op het terrein van Verkeer en Waterstaat zullen worden bereikt in de domeinen Wegenverkeersrecht, Goederenvervoer over de weg en Zeevaart. Binnen het domein goederenvervoer over de weg is de versobering en digitalisering van de vrachtbrief de grootste post (Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 4, blz. 2). In het jaar 2007, het laatste jaar van het reductieprogramma «Minder lastig voor bedrijven», leidt de voorgestelde invoering van de WWG tot een aanzienlijke reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven (Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 65, blz. 3). De vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven ingevolge het voorliggend wetsvoorstel bestaat uit:

- a. het schrappen van de verplichte gegevensverstrekking in de WWG; en versobering vervoerenquête;
- b. het schrappen van de inschrijvingsplicht eigen vervoer;
- c. het schrappen van de eis van dienstbetrekking, en
- d. de ophoging van de ondergrens voor de verplichting om bij het binnenlands goederenvervoer een vrachtbrief op te maken.

De derde doelstelling van het voorliggende wetsvoorstel is een verbetering van de handhaafbaarheid van de regelgeving. De minister heeft bij brief van 6 mei 1996 de bevindingen van de evaluatie van de handhavingsgrondslagen van de WGW aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 1995/96, 24 400 XII, nr. 48). In de bovenbedoelde brief zijn tevens de conclusies en de voornemens die de minister aan de bevindingen van de evaluatie heeft verbonden, opgenomen. Het intrekken van vervoervergunningen geschiedt aan de hand van een puntenstelsel. Een vervoerder krijgt een punt als hij onherroepelijk veroordeeld is voor niet naleving van de rij- en rusttijdenregelgeving, de beladingsvoorschriften en het APK-vereiste en voor niet naleving van de voor het beroep geldende CAO. Uit de bovenbedoelde evaluatie is gebleken dat lang niet alle informatie over veroordelingen beschikbaar is gekomen. Mede door deze onvolledige informatie is in de jaren 1992 tot en met 1995, slechts één punt uitgedeeld (Kamerstukken II 1995/96, 24 400 XII, nr. 48, blz. 3 en blz. 4). Minimaal drie punten zijn nodig om tot intrekking van de vervoervergunning over te gaan.

De minister concludeerde dat het puntenstelsel zoals het toen functioneerde geen effectief instrument is om (notoir) onbetrouwbare vervoerders van de markt te halen. Om de werking van het puntenstelsel te verbeteren, wilde de minister eerst een inspanning leveren om een adequate informatievoorziening over onherroepelijke veroordelingen door de civiele rechter en de strafrechter tot stand te brengen (Kamerstukken II 1995/96, 24 400 XII, nr. 48, blz. 6).

De werking van het puntenstelsel is sinds 1996 niet substantieel verbeterd. Het puntenstelsel is daarmee geen effectief instrument gebleken. Er wordt voorgesteld om het puntenstelsel te vervangen door de bevoegdheid van de NIWO om, anders dan bij de aanvraag tot verlening of verlenging van een vervoervergunning, een integriteitsverklaring goederen-

vervoer van een vervoerder en/of van een permanent of daadwerkelijk leidinggevende te vorderen.

De minister is op basis van het wetsvoorstel bevoegd tot de toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de regelgeving voor het goederenvervoer over de weg. De minister beschikt daarmee op basis van artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: AWB) tevens over de bevoegdheid om aan de overtreders een last onder dwangsom op te leggen. In combinatie met het al bestaande instrumentarium wordt daarmee de instrumentenkist van de inspectie beter gevuld en kunnen passende maatregelen worden getroffen om het nalevingsniveau te verbeteren.

Vanuit de branche is de wens uitgesproken in de nieuwe wet een effectief instrument op te nemen om het mogelijk te maken de vervallen of ingetrokken vervoervergunningen en bestuurdersattesten en de gewaarmerkte kopieën daarvan, die nog in het bezit zijn van een vervoerder, terug te kunnen vorderen. Ondanks de verplichting voor de bedrijven de vervallen of ingetrokken vergunningen en attesten en de gewaarmerkte kopieën daarvan aan de NIWO te retourneren, blijkt dat in veel gevallen niet te geschieden. In de nieuwe wet is daarom een bepaling opgenomen die de NIWO in staat stelt een last onder dwangsom op te leggen teneinde het retourneren van vervallen en ingetrokken vervoervergunningen, bestuurdersattesten en de gewaarmerkte kopieën daarvan te bevorderen. De NIWO kan bij dwangbevel, die een executoriale titel oplevert in de zin van het Tweede Boek van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de verbeurde dwangsommen invorderen.

4. Structuur van het Nederlandse beroepsvervoer

Op 1 januari 2006 telde Nederland iets meer dan 12 000 transportbedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg, die aan 120 000 personen werk geven. Hiervan hebben ruim 2000 bedrijven uitsluitend een vergunning voor binnenlands vervoer. De overige beschikken over zowel een binnenlandse als een communautaire vergunning.

Het aantal transportbedrijven is sterk gegroeid tussen 1 mei 1992 (de datum van inwerkingtreding van de WGW) en 2001. In die periode kwamen er per saldo ruim 3650 bedrijven bij. In 2001 nam het aantal bedrijven voor het eerst af. Desondanks bleef het aantal uitstaande vergunningbewijzen tot halverwege 2003 nog stijgen tot 104 000. Een vergunningbewijs is een gewaarmerkte kopie van een vervoervergunning. Een beroepsvervoerder moet per aan hem ter beschikking staande vrachtauto een gewaarmerkte kopie hebben van de vergunning. Inmiddels is dit aantal met enkele duizenden gedaald. Gemiddeld bezitten Nederlandse transportbedrijven 8,7 binnenlandse vergunningbewijzen.

De Nederlandse transportsector bestaat voor 62% uit bedrijven met minder dan vijf vergunningbewijzen. Deze kleinere bedrijven bezitten 12% van de uitstaande binnenlandse vergunningbewijzen. De 82 grootste bedrijven bezitten 18% van de uitstaande binnenlandse vergunningbewijzen.

De totale transportprestatie van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg bedraagt 68,4 miljard tonkilometer. Daarvan is 66% grensoverschrijdend vervoer. De omvangrijkste vervoerrelaties zijn Duitsland, Frankrijk en België. Polen en Hongarije zijn de belangrijkste relaties in Centraal- en Oost-Europa.

Van het totale binnenlandse goederenvervoer vindt 80% plaats over de weg. De resterende 20% wordt verzorgd door spoor en binnenvaart. Van het grensoverschrijdende goederenvervoer vindt 33% plaats over de weg. Het Nederlandse marktaandeel in het grensoverschrijdend vervoer staat vanwege de lagere loonkosten onder druk en zal naar verwachting ten dele overgenomen kunnen worden door ondernemingen uit de op 1 mei

2004 tot de Europese Unie toegetreden landen. Veelal hebben Nederlandse vervoerders belangen in ondernemingen in die landen of maken gebruik van buitenlandse vrachtauto's en hebben daarmee belang bij professionaliteit in die landen.

5. Reikwijdte van de WWG

De WWG is van toepassing op het beroepsvervoer en het eigen vervoer dat:

- a. door in Nederland gevestigde vervoerders in Nederland of in een andere staat wordt verricht, of
- b. door buiten Nederland gevestigde vervoerders in Nederland wordt verricht.

De WWG ziet in de eerste plaats op het binnenlands goederenvervoer in Nederland door Nederlandse en buitenlandse vervoerders. De WWG ziet in de tweede plaats op al het grensoverschrijdend goederenvervoer door Nederlandse vervoerders. De WWG ziet in derde plaats op het grensoverschrijdend goederenvervoer door buitenlandse vervoerders voor wat betreft het traject in Nederland.

Het binnenlands goederenvervoer in Nederland is het vervoer waarvan het punt van vertrek en het punt van aankomst zich in Nederland bevinden. Het grensoverschrijdend goederenvervoer is het vervoer waarvan het punt van vertrek en het punt van aankomst zich in twee staten bevinden, met of zonder transit via een of meer andere staten.

Beroepsvervoer is vervoer van goederen dat tegen vergoeding van een of meer derden wordt verricht en geen eigen vervoer is. Goederenvervoer dat zonder betaling door een derde geschiedt is niet als beroepsvervoer aan te merken.

Eigen vervoer is in de eerste plaats goederenvervoer dat voor eigen rekening wordt verricht. Dit houdt in dat goederenvervoer zonder betaling door een derde als eigen vervoer wordt aangemerkt. Het binnenlands goederenvervoer ten behoeve van een andere rechtspersoon die deel uitmaakt van hetzelfde concern, wordt voor eigen rekening verricht en is daarmee eigen vervoer. Het betreft hier het zogenaamde concernvervoer waarbij de vervoerder en de andere rechtspersoon tot hetzelfde concern behoren. Er is sprake van een concern indien de vervoerder deel uitmaakt van eenzelfde fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting en/of voor de omzetbelasting. De andere rechtspersoon is voor de toepassing van de WWG geen derde. Op basis van het huidig artikel 39, tweede lid, van het Besluit goederenvervoer over de weg (hierna: BGW) wordt het zogenaamde binnenlandse concernvervoer als eigen vervoer aangemerkt.

Eigen vervoer is in de tweede plaats goederenvervoer dat voor rekening van derden als werkzaamheid van ondersteunende aard, die direct samenhangt met de hoofdwerkzaamheid binnen de bedrijfsactiviteiten wordt verricht.

Een groothandel die zelf de verkochte zaken tegen afzonderlijke betaling van de vervoerkosten aan de kopers aflevert, verricht eigen vervoer. Het vervoer van de verkochte zaken hangt direct samen met de hoofdwerkzaamheid binnen de bedrijfsactiviteiten.

De ledige ritten en het laden en lossen van goederen in verband met het eigen vervoer worden ook als eigen vervoer aangemerkt.

De bestuurders van een vrachtauto die werknemer zijn van de vervoerder of die aan de vervoerder op basis van een uitzendovereenkomst ter beschikking zijn gesteld, zijn niet vergunningplichtig omdat zij daarmee geen bedrijfsactiviteiten als ondernemer verrichten. Een zelfstandige zonder personeel (hierna: zzp-er) die zich verhuurt aan een vervoerder en

met een door die vervoerder ter beschikking gestelde vrachtauto goederen vervoert, is niet vergunningplichtig. Een zzp-er die anders dan voor eigen rekening, onder de vergunning van een derde, goederen vervoert met een vrachtauto die niet door de vergunninghouder aan die zzp-er ter beschikking is gesteld, verricht beroepsvervoer en is daarmee vergunningplichtig.

De ledige ritten en het laden en lossen van goederen in verband met het beroepsvervoer en eigen vervoer worden ook als beroepsvervoer onderscheidenlijk als eigen vervoer aangemerkt.

6. Internationaal

6.1. EG-regelgeving

De voor dit wetsvoorstel relevante EG-regelgeving, bestaat uit:

- a. de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschap van 23 juli 1962 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg (Pb EG 70) (hierna: eerste richtlijn)
- b. verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992, betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer lidstaten (PbEG L 95) (hierna: verordening 881/92);
- c. verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad van Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoerders worden toegelaten tot het binnenlands goederenvervoer over de weg in een Lid-Staat waarin zij niet gevestigd zijn (PbEG L 279) (hierna: verordening 3118/93, en
- d. richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie inzake de toegang tot het beroep van vervoerder van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerders (PbEG L 124) (hierna: richtlijn 96/26).

Eerste richtlijn

Op basis van artikel 1, eerste lid, is het grensoverschrijdend beroepsvervoer en grensoverschrijdend eigen vervoer voor trajecten over het grondgebied van de Europese Unie (hierna: EU) dat in de bijlage van die richtlijn is opgenomen, vrijgesteld van de communautaire vergunning en van alle vervoervergunningen.

In de bijlage van de eerste richtlijn zijn genoemd:

1. postvervoer in het kader van openbare-dienstregeling;
2. vervoer van beschadigde of onklare voertuigen;
3. goederenvervoer met motorrijtuigen waarvan het toegestane totaalgewicht in beladen toestand, met inbegrip van dat van aanhangwagen(s), niet meer dan 6 ton bedraagt of waarvan het toegestane laadvermogen, met inbegrip van dat van aanhangwagen(s) niet meer dan 3,5 ton bedraagt;
4. eigen vervoer¹, en
5. vervoer van geneesmiddelen, medische apparaten en uitrusting, als mede van artikelen die nodig zijn voor eerstehulpverlening.

Een EU-lidstaat kan op basis van de eerste richtlijn geen vergunningvereiste stellen aan het grensoverschrijdend beroepsvervoer dat is genoemd in de bij de eerste richtlijn behorende bijlagen en wordt verricht door een in een andere lidstaat gevestigde vervoerder.

¹ Het grensoverschrijdend eigen vervoer dient wel te voldoen aan de vijf voorwaarden die zijn genoemd in punt 4 van de bijlage van de eerste richtlijn.

Verordening 881/92

De verordening is van toepassing op het internationale beroepsvervoer over de weg met vrachtauto's voor trajecten op het grondgebied van de EU-lidstaten dat wordt verricht door de in de EU-lidstaten gevestigde vervoerders. Een EG-verordening is op basis van artikel 249 van het EG-verdrag rechtstreeks toepasselijk in de EU-lidstaten. Een beroepsvervoerder dient voor het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer op basis van artikel 3, eerste lid, te beschikken over een communautaire vergunning. De vervoerder is met de verlening van een communautaire vergunning toegelaten tot het grensoverschrijdend beroepsvervoer. Het grensoverschrijdend beroepsvervoer voor trajecten over het grondgebied van de EU-lidstaten door in de lidstaten gevestigde vervoerders is op basis van verordening 881/92 geliberaliseerd. Ingevolge artikel 4, eerste lid, vervangt de communautaire vergunning mede de tussen de EU-lidstaten uitgewisselde ritmachtigingen die tot de inwerkingtreding van die verordening noodzakelijk waren.

Het vereiste van de communautaire vergunning geldt niet voor het beroepsvervoer dat is vermeld in de bijlage van de eerste richtlijn. De communautaire vergunning wordt ingevolge artikel 3, tweede lid, door een lidstaat verleend aan alle beroepsvervoerders die:

- a. in die lidstaat zijn gevestigd;
- b. in die lidstaat op basis van de communautaire en nationale voorschriften toegang hebben tot het beroep van beroepsvervoerder, en
- c. op basis van de communautaire en nationale voorschriften gemachtigd zijn tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

Elke EU-lidstaat moet op basis van artikel 5, eerste lid, een instantie aanwijzen die verantwoordelijk is voor de afgifte, verlenging en intrekking van communautaire vergunningen aan de in die lidstaat gevestigde vervoerders. De NIWO is voor de in Nederland gevestigde vervoerders de bevoegde instantie voor de afgifte van communautaire vergunningen.

De communautaire vergunning heeft ingevolge artikel 5, vijfde lid, een geldigheidsduur van vijf jaar en kan voor vijf jaar worden verlengd. De beroepsvervoerder krijgt op basis van artikel 5, tweede lid, een origineel van de communautaire vergunning en per in de onderneming gebruikte vrachtauto een gewaarmerkte kopie van die vergunning. Een gewaarmerkte kopie van de verleende communautaire vergunning moet zich op basis van artikel 5, vierde lid, in de vrachtauto bevinden en op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren worden getoond.

Indien de bestuurder van de vrachtauto een onderdaan is van een staat die geen lidstaat is van de Europese Unie dient de beroepsvervoerder, ingevolge artikel 3, eerste lid, met betrekking tot die bestuurder tevens te beschikken over een bestuurdersattest.

De lidstaat van vestiging verleent op basis van artikel 3, derde lid, aan de beroepsvervoerder een bestuurdersattest indien:

1. hij beschikt over een communautaire vergunning;
2. hij op wettige wijze de bestuurder in die lidstaat tewerkstelt of inzet indien de bestuurder aan hem ter beschikking is gesteld, met inachtneming van de in die lidstaat geldende arbeidsvoorwaarden en eisen van vakbekwaamheid voor bestuurders van vrachtauto's.

De lidstaat van vestiging bepaalt ingevolge artikel 6, vijfde lid, de geldigheidsduur van het bestuurdersattest, die echter niet meer dan vijf jaar kan bedragen. Elke EU-lidstaat moet op basis van artikel 6, eerste lid, een bevoegde instantie aanwijzen voor de afgifte en intrekking van bestuurdersattesten. De NIWO is voor de in Nederland gevestigde vervoerders de bevoegde instantie.

De bevoegde instanties verstrekken op basis van artikel 6, vierde lid, een origineel exemplaar en een gewaarmerkte kopie van het verleende bestuurdersattest. De bestuurder moet het originele exemplaar in de vrachtauto meenemen en op verzoek van controlerende ambtenaren laten zien wanneer hij een vrachtauto bestuurt waarmee grensoverschrijdend beroepsvervoer wordt verricht.

De bevoegde instantie van de EU-lidstaat weigert ingevolge artikel 8, eerste lid, de verlening of verlenging van de aangevraagde communautaire vergunning, indien de beroepsvervoerder

- a. niet (meer) in die lidstaat is gevestigd,;
- b. in die lidstaat geen toegang (meer) heeft tot het beroep van beroepsvervoerder, en/of
- c. niet (meer) gemachtigd is tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

De bevoegde instantie van de lidstaat van vestiging trekt ingevolge artikel 8, tweede lid, een verleende communautaire vergunning in, wanneer de beroepsvervoerder:

- a. niet meer in de lidstaat gevestigd is;
- b. in die lidstaat niet langer toegang heeft tot het beroep van beroepsvervoerder, en/of
- c. niet langer gemachtigd is tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer, of
- d. onjuiste inlichtingen heeft verstrekt met betrekking tot de gegevens die noodzakelijk waren voor de afgifte van de communautaire vergunning.

De bevoegde instantie van de lidstaat van vestiging trekt op basis van artikel 8, tweede lid, een verleend bestuurdersattest in wanneer:

1. de beroepsvervoerder niet langer beschikt over een geldige communautaire vergunning;
2. de vervoerder de bestuurder niet langer op wettige wijze tewerk stelt of inzet, en/of
3. de vervoerder onjuiste inlichtingen heeft verstrekt met betrekking tot de gegevens die noodzakelijk waren voor de afgifte van het bestuurdersattest.

Verordening 3118/93

Deze verordening ziet op het binnenlands goederenvervoer door een vervoerder in een andere EU-lidstaat dan zijn vestigingsstaat, het zogenaamde cabotagevervoer. Op basis van artikel 249 van het EG-verdrag is verordening 3118/93 rechtstreeks toepasselijk in de EU-lidstaten. De houders van een communautaire vergunning mogen in een andere EU-lidstaat dan hun vestigingstaat binnenlands beroepsvervoer verrichten. De andere lidstaat kan geen andere vervoervergunning eisen voor het binnenlands vervoer in aanvulling op de communautaire vergunning. De toegang tot de markt van het binnenlands beroepsvervoer in een andere lidstaat is wel beperkt tot het cabotagevervoer dat tijdelijk wordt verricht. Indien de bestuurder van de vrachtauto een onderdaan is van een staat die geen EU-lidstaat is, dient de vervoerder tevens te beschikken over een geldig bestuurdersattest.

Vervoerders met en zonder communautaire vergunning mogen binnenlands beroepsvervoer verrichten dat is genoemd in de punten 1 tot en met 3 en punt 5 van de bijlage van de eerste richtlijn. De vervoerders dienen in hun vestigingsstaat wel te zijn toegelaten tot het beroep van beroepsvervoerder.

De vervoerders mogen binnenlands eigen vervoer in een andere EU-lidstaat dan hun vestigingsstaat¹ verrichten.

¹ Het eigen vervoer dient wel te voldoen aan de vijf voorwaarden die zijn genoemd in punt 4 van de bijlage van de eerste richtlijn.

Richtlijn 96/26

De bovenbedoelde richtlijn bevat de communautaire regels voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder en voor het gemachtigd zijn tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer. Richtlijn 96/26 geldt op basis van het opschrift en van artikel 1, eerste lid, voor zowel het grensoverschrijdend als het binnenlands beroepsvervoer. Het eigen vervoer, valt ingevolge artikel 1, eerste lid, buiten het toepassingsbereik van richtlijn 96/26.

Richtlijn 96/26 geldt op basis van artikel 2, eerste lid, niet voor het beroepsvervoer dat wordt verricht met een vrachtauto met een maximaal toegestaan gewicht van niet meer dan 3500 kg. De EU-lidstaten mogen een lagere drempel hanteren. Nederland hanteert thans op basis van artikel 3 van de WGW een drempel van 500 kg toegestaan laadvermogen.

De EU-lidstaten mogen, na overleg met de Europese Commissie, ingevolge artikel 2, tweede lid, bepaalde beroepsvervoerders vrijstellen van de toepassing van die richtlijn. Het betreft hier vervoerders die uitsluitend binnenlands beroepsvervoer verrichten, dat wegens de aard van de goederen, of de geringe afstand die wordt afgelegd, slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt. In het geval van onvoorziene omstandigheden kunnen de lidstaten een tijdelijke vrijstelling verlenen in afwachting van de voltooiing van het overleg met de Europese Commissie.

De beroepsvervoerders moeten op basis van artikel 3, eerste lid;

- a. betrouwbaar zijn;
- b. over voldoende financiële draagkracht beschikken, en
- c. aan de voorwaarde van vakbekwaamheid voldoen.

Ad a.

Indien de vervoerder niet zelf permanent of daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten of indien hij geen rechtspersoon is dan moeten ingevolge artikel 3, eerste lid, de een of meer natuurlijke personen die permanent en daadwerkelijk leiding geven aan de vervoeractiviteiten eveneens betrouwbaar zijn.

De lidstaten stellen ingevolge artikel 3, tweede lid, de eisen vast waaraan de op hun grondgebied gevestigde vervoerders en de natuurlijke personen die permanent en daadwerkelijk leiding geven moeten voldoen om betrouwbaar te zijn.

Een vervoerder of een natuurlijke persoon, die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten, is (niet meer) betrouwbaar indien:

1. hij is veroordeeld wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk;
2. hij onbevoegd is verklaard om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen, of
3. is veroordeeld voor ernstige inbreuken op de geldende voorschriften inzake: de geldende loon- en arbeidsvoorwaarden of inzake het vervoer van goederen over de weg.

Ad b.

De vervoerder moet beschikken over toereikende financiële middelen om een goede start en een goed beheer van de onderneming te waarborgen. De vervoerder dient daartoe ingevolge artikel 3, derde lid, onderdeel c, te beschikken over een kapitaal en reserves waarvan de waarde ten minste gelijk is aan € 9000 voor de eerste vrachtauto en € 5000 voor iedere volgende vrachtauto.

Ad c.

Aan de voorwaarde van vakbekwaamheid wordt op basis van artikel 3, vierde lid, voldaan door het bezit van kennis op de in bijlage I van richtlijn

96/26 genoemde onderwerpen. De kennis moet ingevolge artikel 3, vierde lid, blijken uit het met goed gevolg hebben afgelegd van een schriftelijk examen dat met een mondeling examen kan worden aangevuld. De organisatie van het examen moet voldoen aan de daaraan in bijlage 1 gestelde eisen. De bevoegde instantie geeft na het met goed gevolg hebben afgelegd van het examen een bewijs van vakbekwaamheid aan de desbetreffende natuurlijke persoon af.

Indien de ondernemer niet zelf permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten of geen natuurlijk persoon is, voldoet ingevolge artikel 3, eerste lid, ten minste één van de natuurlijk personen die permanent en daadwerkelijk leiding geven aan de vervoeractiviteiten.

Een EU-lidstaat mag op basis van artikel 3, vierde lid, onderdeel e, het examen voor kandidaten die slechts van plan zijn om leiding te geven aan binnenlandse beroepsvervoersactiviteiten, de vereiste kennis en daarmee het examen beperken tot onderwerpen die slechts met binnenlands beroepsvervoer verband houden. In dat geval wordt op het bewijs van vakbekwaamheid vermeld dat de houder slechts permanent en daadwerkelijk leiding mag geven aan binnenlands vervoer in de lidstaat die het bewijs heeft afgegeven. Nederland maakt van de bovenbedoelde mogelijkheid gebruik door de erkenning van het getuigschrift voor binnenlands beroepsvervoer, afgegeven door de Stichting Examens Beroepsvervoer.

De lidstaten mogen ingevolge artikel 4 toestaan dat de vervoeractiviteiten voor ten hoogste één jaar worden verricht indien de vervoerder in het geval van overlijden of van lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid van een natuurlijk persoon niet meer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid of aan de voorwaarde van vakbekwaamheid.

De bevoegde autoriteiten in de EU-lidstaten kunnen op basis van artikel 4 van richtlijn 96/26 bij wijze van uitzondering in sommige bijzondere gevallen toestaan, dat vervoeractiviteiten worden voortgezet door een natuurlijk persoon die

- a. permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de voort te zetten vervoeractiviteiten;
- b. niet voldoet aan de voorwaarde van vakbekwaamheid, en
- c. beschikt over een praktijkervaring van ten minste drie jaar in het dagelijks beheer van de voort te zetten vervoeractiviteiten.

De EU-lidstaten dienen ingevolge artikel 6, eerste lid, ervoor te zorgen dat de bevoegde instanties geregeld, doch ten minste iedere vijf jaar, nagaan of een beroepsvervoerder voldoet aan de voorwaarden inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. Een EU-lidstaat kan op basis van artikel 6, eerste lid, indien niet meer voldaan is aan de eis van financiële draagkracht, de beroepsvervoerder een aanvullende termijn van ten hoogste één jaar gunnen om alsnog aan die eis te voldoen. Het is hiervoor wel vereist dat er goede vooruitzichten bestaan dat de beroepsvervoerder weer zal voldoen aan de eis van financiële draagkracht.

De EU-lidstaten moeten op basis van de artikelen 8 tot en met 10 geldige officiële documenten en verklaringen, die door de daartoe bevoegde instanties van andere lidstaten zijn afgegeven met betrekking tot de betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid, erkennen.

6.2. Verdragen

De voor dit wetsvoorstel relevante verdragen zijn:

- a. het op 19 mei 1956 te Genève gesloten Verdrag betreffende de Overeenkomst tot Internationaal Vervoer van Goederen over de Weg (CMR) (Trb. 1957, 84) (hierna: CMR-verdrag);
- b. de op 2 mei 1992 te Oporto gesloten Overeenkomst betreffende de

Europese Economische Ruimte (Trb. 1992, 132) (hierna: EER-overeenkomst);

- c. de op 21 juni 1999 te Luxemburg gesloten Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap (hierna: de Gemeenschap) en de Zwitserse Bondsstaat inzake het goederen- en personenvervoer over het spoor en over de weg; (PbEG 2002, L 114);
- d. de verdragen betreffende de toetreding van een of meer staten tot de EU, en
- e. de bilaterale verdragen met betrekking tot het grensoverschrijdend goederenvervoer

Ad a.

Artikel 5 van het CMR-verdrag bevat de verplichting om de vervoersovereenkomst inzake grensoverschrijdend beroepsvervoer vast te leggen in een vrachtbrief. De vrachtbrief moet worden opgemaakt in drie originele exemplaren. Een exemplaar is bestemd voor de afzender, een exemplaar begeleidt de goederen en een exemplaar is bestemd voor de vervoerder. De vrachtbrief voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer moet de in artikel 6 van het CMR-verdrag opgenomen aanduidingen bevatten.

Ad b.

Op basis van de EER-overeenkomst worden de andere staten dan EU-lidstaten die partij zijn bij de EER-overeenkomst voor de toepassing van de eerste richtlijn, verordening 881/92, van verordening 3118/93 en van richtlijn 96/26 gelijk gesteld met EU-lidstaten. Het betreft hier Liechtenstein, Noorwegen en IJsland. De door die drie staten aan de op hun grondgebied gevestigde vervoerders verleende soortgelijke vervoervergunningen en attesten voor bestuurders worden voor de toepassing van verordening 881/92 en van verordening 3118/93 gelijk gesteld met communautaire vergunningen onderscheidenlijk bestuurdersattesten.

Ad c.

Op basis van de overeenkomst tussen de Gemeenschap en Zwitserland wordt Zwitserland voor de toepassing van de eerste richtlijn, van verordening 881/92 en van richtlijn 96/26 gelijk gesteld met een EU-lidstaat. De door Zwitserland aan de Zwitserse vervoerders verleende soortgelijke vervoervergunningen en attesten voor bestuurders worden voor de toepassing van verordening 881/92 gelijkgesteld met communautaire vergunningen en bestuurdersattesten. Zwitserland wordt voor de toepassing van verordening 3118/93 niet met een EU-lidstaat gelijkgesteld. Cabotagevervoer is op basis van wederkerigheid niet toegestaan. Ingevolge artikel 300, zevende lid, van het EG-verdrag is de overeenkomst ook verbindend voor de EU-lidstaten.

Ad d.

In de verdragen tot toetreding van een of meer staten tot de EU is vaak op basis van wederkerigheid een tijdelijk verbod voor binnenlands beroepsvervoer opgenomen. Dit is thans het geval met betrekking tot Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije. Het tijdelijk verbod houdt voor in die zeven staten gevestigde vervoerders in dat ze gedurende de in het toetredingsverdrag opgenomen overgangperiode geen binnenlands beroepsvervoer in Nederland mogen verrichten.

Ad e.

Er zijn thans achttien van kracht zijnde bilaterale verdragen inzake het grensoverschrijdend goederenvervoer voor Nederland van belang. Het betreft hier de verdragen met Albanië, Azerbeidzjan, Bosnië-Herzegovina, Bulgarije, Georgië, Israël, Jordanië, Kazakstan, Kroatië, Macedonië, Marokko, Moldavië, Oekraïne, Oezbekistan, Roemenië, Russische Federatie, Turkije en met Wit-Rusland. In die verdragen is met uitzondering van

de verdragen met Israël en Jordanië bepaald dat grensoverschrijdend beroepsvervoer en eigen vervoer tussen de desbetreffende staat en Nederland op basis van wederkerigheid in het algemeen slechts is toegestaan indien de vervoerder beschikt over een daarvoor geldende ritmachtiging. De desbetreffende verdragen bevatten een aantal vrijstellingen van het vereiste van een bilaterale ritmachtiging. Het binnenlands beroepsvervoer is ingevolge de bilaterale verdragen op basis van wederkerigheid verboden.

Er is op basis van wederkerigheid geen ritmachtiging vereist voor het grensoverschrijdend goederenvervoer tussen Israël of Jordanië en Nederland.

Het verdrag met Tunesië is wel ondertekend maar nog niet van kracht omdat de ratificatieprocedure nog gaande is. Het verdrag met Servië en Montenegro (sinds 3 juni 2006 is Montenegro een onafhankelijke republiek) is nog niet ondertekend. Er is afgesproken dat vooruitlopend op het van kracht worden van de beide verdragen wel reeds bilaterale ritmachtigingen uitgewisseld worden.

De verlening van bilaterale ritmachtigingen aan in Nederland gevestigde vervoerders geschiedt door de NIWO.

6.3. CEMT

De Conferentie van Europese Ministers van Transport (hierna: CEMT) is in 1953 opgericht ter vereenvoudiging van het internationale transport en de integratie van de betrokken landen in Europa. Zij is gevestigd in Parijs en verenigt inmiddels de ministers van Transport van 43 landen. De CEMT besloot in 1973 om een multilaterale transportvergunning in het leven te roepen. De multilaterale transportvergunningen worden jaarlijks uitgegeven door het secretariaat van de CEMT, die ze over de aangesloten staten verdeelt. De CEMT-vergunning maakt het voor vervoerders mogelijk om internationaal goederenvervoer te verrichten met laad- en losplaatsen in verschillende bij de CEMT aangesloten staten en transitovervoer door die staten. Een CEMT-vergunning maakt het mogelijk om gedurende de geldigheidsduur van die vergunning grensoverschrijdend goederenvervoer te verrichten tussen verschillende staten zonder bilaterale ritmachtigingen. Aparte derdenlandenvergunningen¹ voor het vervoer naar/van landen buiten de EU zijn met een CEMT-vergunning niet noodzakelijk. Een verleende CEMT-vergunning heeft een geldigheidsduur van een jaar. Binnenlands goederenvervoer in de bij de CEMT aangesloten staten, het zogenaamde cabotagevervoer, is met een CEMT-vergunning niet toegestaan.

Een CEMT-vergunning is voor de Nederlandse vervoerders van belang voor het grensoverschrijdend vervoer naar/van Albanië, Armenië, Azerbeidzjan, Bosnië-Herzegovina, Bulgarije, Georgië, Kroatië, Macedonië, Moldavië, Oekraïne, Roemenië, Rusland, Servië en Montenegro, Turkije en van/naar Wit-Rusland. Het bovenstaande geldt eveneens voor het vervoer dat van/naar een andere EU-lidstaat naar/van de bovendoelde staten plaatsvindt.

De voor de Nederlandse vervoerders beschikbare CEMT-vergunningen worden door de NIWO verleend.

7. Beroepsvervoer en eigen vervoer

7.1. Binnenlands beroepsvervoer

Verordening 881/92 is zoals in paragraaf 6.1 is uiteengezet rechtstreeks van toepassing op het grensoverschrijdend beroepsvervoer voor trajecten

¹ Duitsland, Finland, Oostenrijk en Zweden eisen een dertelandenvergunning voor het grensoverschrijdend goederenvervoer naar/van staten die geen lidstaat zijn van de EU.

over het grondgebied van EU-lidstaten dat door de aldaar gevestigde vervoerder wordt verricht. Het vereiste van een communautaire vergunning geldt niet voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer dat is genoemd in de bij de eerste richtlijn behorende bijlage.

Verordening 881/92 is op basis van dit wetsvoorstel van overeenkomstige toepassing op het binnenlands beroepsvervoer dat wordt verricht door in Nederlandse vervoerders. Er wordt met het bovenstaande uitvoering gegeven aan artikel 6, eerste lid van Richtlijn 96/26. De NIWO moet geregeld doch ten minste iedere vijf jaar nagaan of een vervoerder nog steeds toegang heeft tot het beroep van beroepsvervoerder. Deze toetsing vindt op basis van verordening 881/92 plaats bij de behandeling van de aanvraag voor de communautaire vergunning. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 6.1.

Er geldt thans op basis van de WGW het vereiste van een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer. De huidige aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer komt op basis van dit wetsvoorstel te vervallen. Het verschil tussen die vergunning en de communautaire vergunning is gelegen in een verschillende eis van vakbekwaamheid. Deze eisen behoren tot de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder. Op basis van de Regeling erkenning getuigschrift beroepsvervoerder is voor de vergunning voor het binnenlandse vervoer het getuigschrift voor binnenlands beroepsvervoer dat is afgegeven door de Stichting Examens Beroepsvervoer (hierna: SEB) vereist. Op basis van de bovenbedoelde regeling is voor de communautaire vergunning het door de SEB afgegeven getuigschrift voor grensoverschrijdend beroepsvervoer vereist. Het merendeel van de vergunninghouders bezit zowel een binnenlandse als een communautaire vergunning.

De overeenkomstige toepassing van verordening 881/92 geldt niet voor binnenlands beroepsvervoer dat door Nederlandse vervoerders wordt verricht met vrachtauto's met een maximaal toegestaan gewicht van niet meer dan 3500 kg. Deze grens is ontleend aan artikel 2, eerste lid, van richtlijn 96/26. Op basis van dit wetsvoorstel wordt geen gebruik meer gemaakt van de mogelijkheid in richtlijn 96/26 om een lagere ondergrens te hanteren. De huidige ondergrens voor de WGW voor het vergunningvereiste bij het binnenlands beroepsvervoer is neergelegd in artikel 3 van de WGW. De huidige ondergrens van 500 kg maximaal toegestaan laadvermogen vervalt op basis van dit wetsvoorstel.

Nederland neemt met een beperkt aantal andere EU-landen een uitzonderingspositie in met een lagere ondergrens van 500 kg laadvermogen. In de categorie voertuigen tussen 500 kg laadvermogen en 3500 kg maximaal toegestaan gewicht, dat is ongeveer 1800 kg laadvermogen, rijden enkele honderdduizenden voertuigen, vooral bestelauto's rond, die een ondergeschikte rol spelen op de goederenvervoer markt.

De belangrijkste deelmarkt, die met deze wijziging niet meer vergunningplichtig wordt, zijn de koeriers met bestelwagens. De NIWO heeft de gevolgen berekend voor het beroepsvervoer. Het aantal vergunninghouders zal dalen met 345 (2,9%), die uitsluitend gebruik maken van vrachtauto's met een maximaal toegestaan gewicht van 3500 kg. Het aantal vergunningbewijzen zal afnemen met 7633 (8,1%).

De overeenkomstige toepassing van verordening 881/92 geldt niet voor binnenlands postvervoer in het kader van openbare-dienstregeling door de houder van de concessie ingevolge de Postwet. De op basis van richtlijn 96/26 vereiste toetsing aan de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder, vindt immers bij de concessieverlening plaats.

De overeenkomstige toepassing van verordening 881/92 geldt verder niet voor binnenlands beroepsvervoer door een in Nederland gevestigde

vervoerder, bedoeld in artikel 2, tweede lid, van richtlijn 96/26. Een bovenbedoelde vrijstelling kan slechts definitief bij ministeriële regeling worden verleend na overleg met de Europese Commissie. Een bovenbedoelde vrijstelling kan ingeval van onvoorziene omstandigheden, in afwachting van het overleg met de Europese Commissie tijdelijk bij ministeriële regeling worden verleend. Bij ministeriële regeling zal het beroepsvervoer, dat rechtstreeks ten behoeve van een landbouwbedrijf wordt verricht en onmiddellijk vooraf gaat aan of volgt op en in direct verband staat met de uitvoering van landbouwwerkzaamheden, worden vrijgesteld van de vergunningplicht. Het vervoer van betonmortelspecie met daarvoor speciaal ingerichte vrachtwagens van de betonmortelfabriek naar in aanbouw zijnde bouwprojecten is een ander voorbeeld van vervoer dat bij ministeriële regeling zal worden vrijgesteld.

Verordening 881/92 is verder op basis van dit wetsvoorstel van overeenkomstige toepassing op het binnenlands beroepsvervoer dat door een vervoerder wordt verricht, die is gevestigd in een andere EU-lidstaat. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan verordening 3118/93. Liechtenstein, Noorwegen en IJsland worden ter uitvoering van de EER-overeenkomst op basis van dit wetsvoorstel voor de toepassing van verordening 3118/93 en van de bepalingen in dit wetsvoorstel met betrekking tot het binnenlands beroepsvervoer gelijk gesteld met andere EU-lidstaten. Het beroepsvervoer, bedoeld in de bij de eerste richtlijn behorende bijlage kan door de in een andere EU-lidstaat gevestigde vervoerders zonder vergunning plaatsvinden.

Het is vervoerders die niet gevestigd zijn in een staat die partij is bij de EER-overeenkomst verboden om in Nederland binnenlands beroepsvervoer te verrichten. Een CEMT-vergunning is niet geldig voor het binnenlands beroepsvervoer en kan daarmee niet worden gebruikt voor het zogenaamde cabotagevervoer. Een ritmachtiging wordt bovendien nooit verleend voor het verrichten van het zogenaamde cabotagevervoer.

7.2. Grensoverschrijdend beroepsvervoer en eigen vervoer

Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland worden op basis van het voorliggende wetsvoorstel voor de toepassing van verordening 881/92 en voor wat betreft de bepalingen voor grensoverschrijdend beroepsvervoer in het bij of krachtens de WWG bepaalde gelijkgesteld met andere EU-lidstaten. Het bovenstaande is in het voorliggende wetsvoorstel opgenomen ter uitvoering van de EER-overeenkomst en van de overeenkomst tussen de Gemeenschap en Zwitserland. De door de bovenbedoelde staten aan de op hun grondgebied gevestigde beroepsvervoerders verleende soortgelijke vergunningen en bestuurdersattesten worden voor de toepassing van verordening 881/92 en van het bij of krachtens de WWG bepaalde aangemerkt als communautaire vergunningen onderscheidenlijk als bestuurdersattesten.

Verordening 881/92 geldt niet voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer dat wordt verricht door in andere EU-lidstaten gevestigde vervoerders en is genoemd in de bij de eerste richtlijn behorende bijlage. Het bovenbedoeld beroepsvervoer kan immers zonder communautaire vergunning of een Nederlandse vervoervergunning plaatsvinden. Verordening 881/92 is van overeenkomstige toepassing op het in de bij de eerste richtlijn behorende bijlage bedoelde grensoverschrijdend beroepsvervoer, dat wordt verricht door in Nederland gevestigde vervoerders. Er wordt hiermee uitvoering gegeven aan 6, eerste lid, van richtlijn 96/26. De NIWO moet op basis van dat artikel geregeld doch ten minste iedere vijf jaar nagaan of een vervoerder nog steeds voldoet aan de voorwaarden voor toegang tot het beroep van beroepsvervoerder. De overeenkomstige

toepassing van verordening 881/92 geldt niet voor het postvervoer in het kader van openbare-dienstregeling en het grensoverschrijdend beroepsvervoer dat wordt verricht met een vrachtauto waarvan het maximaal toegestaan gewicht niet meer bedraagt dan 3500 kg. Dit is de in artikel 2, eerste lid, van richtlijn 96/26 neergelegde ondergrens voor de toepassing van die richtlijn.

Het is een in Nederland gevestigde vervoerder verboden grensoverschrijdend beroepsvervoer te verrichten in een andere staat dan een EU-lidstaat zonder te beschikken over een geldige CEMT-vergunning, of een geldige ritmachtiging. Het is een vervoerder die, is gevestigd in een andere staat dan een EU-lidstaat of een daarmee gelijkgestelde staat, verboden om grensoverschrijdend beroepsvervoer in Nederland te verrichten zonder te beschikken over een geldige CEMT-vergunning of een ritmachtiging. Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland gelden voor de bepalingen over CEMT-vergunningen en ritmachtigingen als EU-lidstaten. Het is een in Nederland gevestigde vervoerder verboden grensoverschrijdend eigen vervoer in een andere staat dan een EU-lidstaat zonder te beschikken over een daarvoor geldige ritmachtiging. Het is een vervoerder die, is gevestigd in een andere staat dan een EU-lidstaat of een daarmee gelijkgestelde staat, verboden om grensoverschrijdend eigen vervoer in Nederland te verrichten zonder te beschikken over een daarvoor geldige ritmachtiging. Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland gelden voor de bepalingen over CEMT-vergunningen en ritmachtigingen als EU-lidstaten.

De NIWO weigert de verlening van een CEMT-vergunning of van een ritmachtiging indien daarvan vermoedelijk geen, onvoldoende of slechts voor bilateraal vervoer gebruik zal worden gemaakt. De NIWO baseert haar vermoedens mede op het verleden. Er kunnen bij ministeriële regeling nadere regels gesteld voor de verdeling van CEMT-vergunningen en ritmachtigingen. Een dergelijke regeling zal worden opgesteld indien het aantal voor Nederlandse vervoerders beschikbare CEMT-vergunningen en ritmachtigingen niet voldoende is om aan alle aanvragen te honoreren. Het jaarlijks aantal voor Nederlandse vervoerders beschikbare CEMT-vergunningen en ritmachtigingen wordt thans niet uitgeput.

Er kan bij ministeriële regeling vrijstelling worden verleend van het vereiste om te beschikken over een geldige CEMT-vergunning of over een ritmachtiging. Het moet dan gaan om grensoverschrijdend beroepsvervoer of eigen vervoer waarvoor in een besluit van de CEMT of in een bilateraal verdrag een vrijstelling is opgenomen. De bilaterale verdragen bevatten veel vrijstellingen voor het eigen vervoer. De bilaterale verdragen tussen Nederland en Israël en Jordanië bevatten op basis van wederkerigheid een vrijstelling voor het grensoverschrijdend vervoer van het vereiste van een ritmachtiging.

8. Communautaire vergunningen en bestuurdersattesten

8.1. Verlening en verlenging communautaire vergunning

Inleiding

Op basis van artikel 3, tweede lid, van verordening 881/92, verleent de NIWO een communautaire vergunning aan een beroepsvervoerder die:

- a. in Nederland is gevestigd;
- b. toegang heeft tot het beroep van beroepsvervoerder, en
- c. gemachtigd is grensoverschrijdend beroepsvervoer te verrichten.

Plaats van vestiging

Een vervoerder die in Nederland niet beschikt over een daadwerkelijke

kern van ondernemingsactiviteiten, een reële vestiging, is niet in Nederland gevestigd. Een vestiging in louter juridische zin is niet toereikend. Indien er slechts sprake zou zijn van een vestiging in juridische zin zou nakoming van de voorschriften van verordening 881/92 en van richtlijn 96/26 onvoldoende te controleren en te verzekeren zijn. Het vereiste van een reële vestiging is ontleend aan uitspraken van het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Zie bijvoorbeeld de uitspraken van 11 december 2002, nr. AWB 01/43, van 9 april 2003, nr. AWB 01/439 en van 3 maart 2005, nr. AWB 04/409.

Het permanent en daadwerkelijk leiding geven aan de vervoeractiviteiten in het buitenland staat een reële vestiging in Nederland niet in de weg. In Nederland moet kunnen worden nagegaan of de eventueel vanuit het buitenland gegeven leiding een daadwerkelijk en permanent karakter draagt en of de vervoerder voldoet aan alle voorschriften bedoeld in artikel 3, eerste lid, van verordening 881/92.

Toegang tot het beroep van beroepsvervoerder en gemachtigd tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer

De vervoerder moet voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid en financiële draagkracht. Er dient bovendien geen sprake te zijn van een geval waarin op basis van dit wetsvoorstel ingevolge artikel 3 van de Wet Bevordering integriteitsbeoordelingen openbaar bestuur (hierna: Wet BIBOB) de verlening of verlenging van de communautaire vergunning kan worden geweigerd dan wel die vergunning kan worden ingetrokken.

De vervoerder voldoet aan de eis van betrouwbaarheid door overlegging van een integriteitsverklaring beroepsvervoer (hierna: integriteitsverklaring), die niet ouder is dan drie maanden. Een integriteitsverklaring wordt door de minister van Justitie zowel aan natuurlijke personen als aan rechtspersonen afgegeven. De maatschappen en vennootschappen zonder rechtspersoonlijkheid worden voor wat betreft de integriteitsverklaring ook onder rechtspersonen begrepen. In paragraaf 7.2 wordt nader ingegaan op de integriteitsverklaring. Een vervoerder wiens land van herkomst of oorsprong een andere EU-lidstaat is, kan in plaats van een integriteitsverklaring een officieel document of een officiële verklaring uit die staat overleggen voor het voldoen aan de eis van betrouwbaarheid. Het moet dan gaan om een document of verklaring als bedoeld in artikel 8, tweede, derde of vierde lid, van richtlijn 96/26 dat onderscheidenlijk die op het tijdstip van de overlegging niet ouder is dan drie maanden. De andere staten die partij zijn bij de EER-overeenkomst en een staat waarmee de Gemeenschap een daartoe strekkende verdrag heeft gesloten worden hierbij gelijkgesteld met een EU-lidstaat.

De vervoerder voldoet aan de eis van financiële draagkracht indien hij beschikt over een kapitaal en reserves waarvan de waarde ten minste gelijk is aan € 9000 voor de eerste vrachtauto en € 5000 voor iedere volgende vrachtauto. De bovenbedoelde bedragen zullen worden opgenomen in de op de WWG gebaseerde ministeriële regeling.

Indien de vervoerder niet zelf daadwerkelijk en permanent leiding geeft aan de vervoeractiviteiten of geen natuurlijk persoon is dan dienen voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder, de een of meer natuurlijke personen die permanent en daadwerkelijk leiding geven aan de vervoeractiviteiten, te voldoen aan de bovenbedoelde eis van betrouwbaarheid.

De vervoerder die een natuurlijk persoon is, dient voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder en het gemachtigd zijn tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer te voldoen aan de eis van vakbe-

kwaamheid. De eis van vakbekwaamheid zal worden uitgewerkt bij ministeriële regeling. De onderwerpen waarvan de vervoerder kennis moet hebben, zullen in overeenstemming met bijlage 1 van richtlijn 96/26 worden vastgesteld. De vereiste kennis blijkt uit een getuigschrift van vakbekwaamheid voor grensoverschrijdend beroepsvervoer dat bij ministeriële regeling is erkend. Een getuigschrift wordt verstrekt indien het schriftelijke examen voor grensoverschrijdend beroepsvervoer met goed gevolg is afgelegd. Een officieel document waaruit de vereiste kennis blijkt, dat is verstrekt door de daartoe bevoegde autoriteiten in een andere EU-lidstaat, wordt ook bij ministeriële regeling erkend. Er wordt met de erkenning van de documenten met betrekking tot de vakbekwaamheid uit andere lidstaten uitvoering gegeven aan artikel 10, eerste lid, van richtlijn 96/26. De andere staten die partij zijn bij de EER-overeenkomst en een staat waarmee de Gemeenschap een daartoe strekkende verdrag heeft gesloten worden hierbij gelijkgesteld met een EU-lidstaat. Het betreft hier thans Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland.

Indien de vervoerder niet zelf daadwerkelijk en permanent leiding geeft aan de vervoeractiviteiten dan moet degene die wel permanent en daadwerkelijk leiding geeft voldoen aan de bovenbedoelde eis van vakbekwaamheid. Indien de vervoerder geen natuurlijk persoon is dient ten minste een van de een of meer natuurlijke personen, die permanent en daadwerkelijk geven aan de vervoeractiviteiten, te voldoen aan de bovenbedoelde eis van vakbekwaamheid.

Artikel 3 van de Wet BIBOB kan worden toegepast indien ernstig gevaar bestaat dat de communautaire vergunning mede zal worden gebruikt om uit strafbare feiten verkregen of te verkrijgen geldelijke voordelen te benutten of strafbare feiten te plegen. De toepassing van artikel 3 van de Wet BIBOB resulteert in weigering van de verlening of de verlenging van de communautaire vergunning. Het is hiervoor ingevolge artikel 3, vijfde lid, van de Wet BIBOB, wel vereist dat de weigering evenredig is met de mate van het ernstig gevaar dan wel met de ernst van te plegen strafbare feiten. De NIWO kan ingevolge artikel 3, zesde lid, van de Wet BIBOB, de verlening of verlenging van de communautaire vergunning weigeren, indien vaststaat dan wel redelijkerwijs vermoed kan worden dat ter verkrijging van de (verlenging) van de communautaire vergunning een strafbaar feit is gepleegd. Hiervoor is wel vereist dat de weigering evenredig is met de ernst van de vermoedens dan wel van het strafbare feit.

8.2. Integriteitsverklaring

De integriteitsverklaring komt grotendeels overeen met de verklaring omtrent het gedrag voor een natuurlijk persoon onderscheidenlijk voor een rechtspersoon. De minister van Justitie geeft de verklaringen omtrent het gedrag af ingevolge de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens (hierna: WJSG). De artikelen 29, 30, tweede lid, 32, 33, 34 tot en met 38 van de WJSG zijn van overeenkomstige toepassing op de integriteitsverklaring. Ingevolge artikel 1, tweede lid, van dit wetsvoorstel worden de vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid en de maatschap gelijk gesteld met rechtspersonen. Hiertoe behoren bijvoorbeeld maatschappen en vennootschappen zonder rechtspersoonlijkheid. Er bestaan twee belangrijke verschillen tussen de verklaring omtrent het gedrag en de integriteitsverklaring. De minister van Justitie kan in de eerste plaats de weigering zowel baseren op strafbare feiten die in de justitiële documentatie met betrekking tot de aanvrager zijn vermeld als op de niet nakoming door de aanvrager van de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden. De niet-nakoming van de geldende voorschriften moeten wel zijn vastgesteld bij een rechtelijk vonnis in een civielrechtelijke procedure. In de tweede plaats zal de door minister van Justitie

verlangde vergoeding hoger zijn voor de behandeling van een aanvraag voor een integriteitsverklaring omdat hij meer werkzaamheden moet verrichten voor de behandeling van de aanvraag.

Op basis van artikel 35, tweede lid, van de WJSG, kunnen ook de strafbare feiten gepleegd door de bestuurders, vennoten, maten of beheerders van een rechtspersoon een grond zijn om de afgifte van een integriteitsverklaring aan die rechtspersoon te weigeren. Het bovenstaande geldt evenzeer voor de strafbare feiten die zijn begaan door degene die zijn vervolgd op grond van artikel 51, tweede lid, van het Wetboek van Strafrecht. Het gaat hierbij om de vervolging van personen die op of tot het strafbare feit, dat is begaan door de rechtspersoon, opdracht hebben gegeven, of feitelijk leiding hebben gegeven aan de verboden gedraging. De strafbare feiten bestaande uit het opdracht geven voor of het feitelijk leiding geven aan de verboden gedraging van de rechtspersoon kunnen leiden tot de weigering van de afgifte van een integriteitsverklaring aan de rechtspersonen. De bovenbedoelde strafbare feiten hebben meer betrekking op het gedrag van een rechtspersoon dan op het gedrag van een natuurlijk persoon (Kamerstukken II 1995/96, 24 797, nr. 3, blz. 32).

De eventuele opgelegde bestuurlijke boeten en andere bestuursrechtelijke sancties zijn evenals bij de afgifte van de verklaring omtrent het gedrag niet van belang.

De minister van Justitie weigert in beginsel de afgifte van een integriteitsverklaring indien de strafbare feiten of niet-nakoming in het geval van recidive, een behoorlijke taakuitoefening als beroepsvervoerder of als leidinggevende van vervoeractiviteiten zal belemmeren omdat daarbij risico voor de samenleving ontstaat. Indien hiervan sprake is geeft de minister van Justitie de integriteitsverklaring slechts af indien er sprake is van bijzondere omstandigheden zoals de onwaarschijnlijkheid van recidive (zie ook Kamerstukken II 1995/96, 24 797, nr. 3, blz. 12).

Er wordt met de voorgestelde integriteitsverklaring invulling gegeven aan de eis van betrouwbaarheid in artikel 3, tweede lid, van richtlijn 96/26. De ernstige inbreuken op de geldende voorschriften inzake het beroepsvervoer, zoals overtredingen van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994, worden strafrechtelijk afgedaan en daarmee opgenomen in de justitiële documentatie. De ernstige inbreuken kunnen leiden tot de weigering van de afgifte van een integriteitsverklaring.

8.3. Tijdelijke of definitieve voortzetting van vervoeractiviteiten

Het overlijden en de lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid van een natuurlijk persoon kan ertoe leiden dat:

- a. de houder van de communautaire vergunning geen vervoeractiviteiten meer verricht, of
- b. dat de vervoerder geen toegang meer heeft tot het beroep van beroepsvervoerder en niet meer gemachtigd is tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

Het eerstgenoemde geval doet zich voor indien de vervoerder en daarmee de houder van de communautaire vergunning, een natuurlijk persoon dan wel een uit twee natuurlijke personen bestaande maatschap of vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid is. Het andere geval doet zich voor indien de vervoerder en daarmee de houder van de communautaire vergunning geen natuurlijk persoon is.

De NIWO dient de communautaire vergunning op basis van artikel 8, tweede lid, van verordening 881/92 in te trekken omdat de vergunninghouder hetzij niet meer een in Nederland gevestigde vervoerder is, hetzij

geen toegang heeft tot het beroep van beroepsvervoerder en niet meer gemachtigd is tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer. De NIWO kan op basis van dit wetsvoorstel een vervoerder tijdelijk toegang tot het beroep van beroepsvervoerder verlenen en tijdelijk machtigen tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer indien als gevolg van het overlijden of van de lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid van een natuurlijk persoon niet meer voldaan wordt aan de eisen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid. De NIWO kan de verlening en machtiging in beginsel ten hoogste voor een periode van één jaar verlenen. De NIWO kan in bijzondere omstandigheden de periode van één jaar met ten hoogste zes maanden verlengen. Er kan bij de bijzondere omstandigheden gedacht worden aan het geval dat iemand bezig is met de studie ten behoeve van het vakdiploma beroepsvervoer maar niet binnen de periode van een jaar aan het examen kan deelnemen.

De periode van een jaar vangt met ingang van de dag van het overlijden of van de vaststelling van de lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid. De vaststelling van de lichamelijke onbekwaamheid geschiedt op de dag van de keuring door een onafhankelijk arts, niet zijnde de behandelend arts. De lichamelijke onbekwaamheid moet blijken uit een schriftelijke verklaring van de onafhankelijke arts. De vaststelling van de wettelijke onbekwaamheid vindt plaats op de dag dat de curatele door de rechtbank wordt uitgesproken. De curatele kan op basis van artikel 378 van boek 1 van het Burgerlijk Wetboek worden uitgesproken wegens een geestelijke stoornis, wegens verkwisting of wegens gewoonte van drankmisbruik. Ingevolge artikel 381, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek, is de onder curatele gestelde onbekwaam rechtshandelingen te verrichten voor zover de wet niet anders bepaalt.

De verlening en de machtiging leidt tot de verlening van een nieuwe communautaire vergunning dan wel verhindert de intrekking van een communautaire vergunning. De vervoeractiviteiten kunnen hiermee tijdelijk worden voortgezet.

De NIWO trekt de communautaire vergunning in, wanneer de vervoerder binnen de periode van een jaar dan wel van anderhalf jaar nog niet in de ontbrekende betrouwbaarheid en vakbekwaamheid heeft voorzien. De vervoerder heeft dan immers geen toegang meer tot het beroep van vervoerondernemer en is niet meer gemachtigd tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

De NIWO kan een vervoerder die natuurlijk persoon is toegang verlenen tot het beroep van beroepsvervoerder en machtigen grensoverschrijdend beroepsvervoer te verrichten indien hij permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten en niet voldoet aan de eis van vakbekwaamheid, ten behoeve van de definitieve voortzetting van vervoeractiviteiten. De bovenbedoelde natuurlijke persoon moet ten minste tien jaar ervaring hebben in de leiding van vervoeractiviteiten van een vergunninghouder waarvan ten minste drie jaren in de leiding van de voort te zetten vervoeractiviteiten. De verlening en machtiging leidt ertoe dat de NIWO aan de vervoerder een communautaire vergunning verleent. De NIWO gaat over tot intrekking van de verlening of machtiging indien de bovenbedoelde vervoerder niet meer zelf permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten. De intrekking van de verlening en machtiging wordt ingevolge artikel 8, tweede lid, van verordening 881/92, gevolgd door de intrekking van de communautaire vergunning door de NIWO.

De verlening en machtiging ten behoeve van de tijdelijke dan wel definitieve voortzetting van vervoeractiviteiten vormen een uitwerking van artikel 4 van richtlijn 96/26. De eisen dat de natuurlijke persoon ten behoeve van de definitieve voortzetting ten minste tien jaar ervaring heeft

in de leiding van vervoeractiviteiten vormt de Nederlandse uitwerking van het criterium bij wijze van uitzondering in sommige bijzondere gevallen.

8.4. Verlening bestuurdersattest

Ingevolge artikel 3, derde lid, van verordening 881/92 wordt door de NIWO een bestuurdersattest verleend aan iedere in Nederland gevestigde vervoerder die:

- a. houder is van een communautaire vergunning, en
- b. in Nederland een bestuurder, die geen onderdaan is van een EU-lidstaat en voldoet aan Nederlandse eisen van chauffeursvakbekwaamheid, op wettige wijze te werk stelt of inzet met inachtneming van de Nederlandse voorschriften voor arbeidsvoorwaarden.

Een bestuurdersattest is niet vereist voor bestuurders die onderdaan zijn van staat die ingevolge dit wetsvoorstel voor de toepassing van verordening 881/92 met een EU-lidstaat gelijk wordt gesteld. Het gaat hierbij om Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland.

De Nederlandse eisen van chauffeursvakbekwaamheid zijn neergelegd in de Regeling getuigschrift vakbekwaamheid. Op basis van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde regeling, voldoet de bestuurder aan de eisen van chauffeursvakbekwaamheid indien hij 21 jaar of ouder is en in het bezit van een niet in Nederland afgegeven rijbewijs, dat omwisselbaar is voor een Nederlands groot rijbewijs C, D of E. De bestuurder die niet over een bovenbedoeld rijbewijs beschikt voldoet aan de eisen van chauffeursvakbekwaamheid indien hij beschikt over:

1. het diploma B van de Contactcommissie Chauffeurs Vakbekwaamheid;
2. het diploma van de Stichting Vakopleiding Transport en Logistiek, of
3. het praktijkgetuigschrift van de Stichting Vakopleiding Transport en logistiek.

Een bestuurder is op wettige wijze te werk gesteld of ingesteld indien hij ingevolge de Wet arbeid vreemdelingen (hierna: WAV) gerechtigd is arbeid te verrichten.

De NIWO toetst een aanvraag van een vervoerder voor een bestuurdersattest zowel op de legale tewerkstelling als het voldoen aan de Nederlandse eisen van chauffeursvakbekwaamheid.

8.5. Intrekking van communautaire vergunningen en bestuurdersattesten

De NIWO gaat ingevolge artikel 8, tweede lid, van verordening 881/92, over tot intrekking van de communautaire vergunning in het geval de vervoerder geen toegang meer heeft tot het beroep van beroepsvervoerder of niet meer gemachtigd is tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

De NIWO kan op basis van het voorliggende wetsvoorstel indien er redenen zijn om de betrouwbaarheid van de vervoerder dan wel van een permanent en daadwerkelijk leidinggevende opnieuw vast te stellen, de overlegging van een nieuwe integriteitsverklaring vorderen. Het betreft hier het vaststellen van de betrouwbaarheid anders dan in het kader van de behandeling van de aanvraag tot verlening of verlenging van een communautaire vergunning. De verklaring mag bij de overlegging niet ouder zijn dan drie maanden. De vervoerder en de permanent en daadwerkelijk leidinggevende wiens plaats van herkomst of oorsprong in een andere EU-lidstaat is gelegen dient in plaats van een integriteitsverklaring een in die staat afgegeven niet ouder dan drie maanden zijnd document of verklaring te overleggen. Indien de vervoerder of de leidinggevende niet tijdig aan de bovenbedoelde vordering gehoor geeft, voldoet hij niet meer

aan de eis van betrouwbaarheid. Dit brengt met zich mee dat de vervoerder geen toegang meer heeft tot het beroep van beroepsvervoerder.

De vervoerder heeft geen toegang meer tot het beroep van beroepsvervoerder indien zich een geval voordoet waarin artikel 3 van de Wet BIBOB kan worden toegepast. Er wordt voor een toelichting op het bovenbedoelde artikel verwezen naar paragraaf 8.1.

De vervoerder die een natuurlijke persoon of een rechtspersoon is, heeft geen toegang meer tot het beroep van beroepsvervoerder indien de curator in het geval van faillissement niet binnen de daarvoor door de NIWO gestelde termijn heeft verklaard dat de beroepsvervoerder zijn vervoeractiviteiten voortzet.

De NIWO trekt op basis van artikel 8, tweede lid, van verordening 881/92 een bestuurdersattest in wanneer de vervoerder de bestuurder niet langer op wettige wijze te werk stelt of inzet. Hiervan is bijvoorbeeld sprake indien de tewerkstellingsvergunning voor die bestuurder ingevolge de WAV wordt ingetrokken.

9. Vrachtbrief

Het is op grond van dit wetsvoorstel verboden om beroepsvervoer te verrichten indien met betrekking tot dat vervoer geen vrachtbrief is opgemaakt. Het CMR-verdrag bevat de verplichting voor het opmaken van een vrachtbrief bij het grensoverschrijdend beroepsvervoer. Er dienen voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer de zogenaamde CMR-vrachtbrieven te worden gebruikt waarop de in artikel 6 van het CMR-verdrag opgenomen aanduidingen zijn vermeld.

De verplichting tot het opmaken van de vrachtbrief voor het binnenlands beroepsvervoer wordt ingevolge dit wetsvoorstel ook gecontinueerd. De vrachtbrief stamt uit de jaren vijftig van de vorige eeuw en is toen ingevoerd om de destijds gereguleerde markt van overheidswege te kunnen controleren. Door de liberalisering van de markt heeft dit publieke belang sterk aan waarde ingeboet. De beroepsvervoerders en het verladend bedrijfsleven hechten er desondanks sterk aan dat in de vervoerswetgeving de verplichting tot het opmaken van een vrachtbrief wordt neergelegd. Het gebruik van een vrachtbrief verplicht voorschrijven in het Burgerlijk Wetboek en zelfregulering wordt door het bedrijfsleven afgewezen omdat men van mening is dat zelfregulering voor de vervoerder geen instrument is om de bij het vervoer betrokken partijen te dwingen een vrachtbrief op te maken en omdat geschillen dan alleen voor de civiele rechter gebracht kunnen worden. Het opmaken van een vrachtbrief is bovendien bij het binnenlands beroepsvervoer in België en Duitsland ook verplicht.

De ondergrens voor de verplichting om bij het binnenlands beroepsvervoer een vrachtbrief op te maken wordt op basis van dit wetsvoorstel verhoogd. De verplichting geldt niet meer bij het binnenlands beroepsvervoer dat wordt verricht met een vrachtauto met een maximaal toegelaten gewicht van niet meer dan 3500 kg. De verplichting tot het opmaken van een vrachtbrief geldt thans op basis van artikel 3 van de WGW, niet voor het binnenlands beroepsvervoer dat wordt verricht met een vrachtauto waarvan het toegestane laadvermogen niet meer dan 500 kg bedraagt.

De verplichting tot het opmaken van een vrachtbrief geldt niet voor binnenlands beroepsvervoer dat bij ministeriële regeling is aangewezen. In de ministeriële regeling worden de huidige vrijstellingen van artikel 104, tweede lid, van het BGW, weer opgenomen. De vrachtbrief voor het binnenlands beroepsvervoer is bij de Regeling vrachtbrief 2005 versoberd. Het aantal verplicht in te vullen gegevens is bij die regeling met ongeveer

50% verminderd. De thans op grond van de Regeling vrachtbrieff 2005 verplicht in te vullen gegevens zullen ook bij de ministeriële regeling op grond van dit wetsvoorstel gehandhaafd worden.

10. Additionele verboden

Het wetsvoorstel bevat twee additionele verboden. Het voorliggend wetsvoorstel bevat in de eerste plaats evenals de WGW een zelfstandige verbodsbepaling voor het verrichten van beroepsvervoer of eigen vervoer met een vrachtauto ten aanzien waarvan in strijd wordt gehandeld met de APK-plicht en/of de beladingsvoorschriften (artikel 2.6). De overtreding van het bovenbedoelde verbod is op basis van dit wetsvoorstel een economisch delict in de zin van de Wet op de economische delicten (hierna: WED). De overtreding van de APK-plicht en van de beladingsvoorschriften leidt tot een onterecht concurrentievoordeel.

Het wetsvoorstel bevat in de tweede plaats in lijn met artikel 11 van de Wet personenvervoer 2000 een zelfstandige verbodsbepaling voor het al dan niet tegen betaling ter beschikking stellen van een gewaarmerkte kopie van die vergunning aan een derde ten behoeve van het verrichten van beroepsvervoer (artikel 2.7).

Onder een derde wordt verstaan een ander die niet voor rekening en risico van de vergunninghouder beroepsvervoer verricht. Het verbod ziet dus niet op het ter beschikking stellen van een gewaarmerkte kopie van de vergunning aan een bestuurder van de vrachtauto die voor de vergunninghouder rijdt.

Het verbod is ook van toepassing op degene aan wie de gewaarmerkte kopie ter beschikking is gesteld. Het kan hierbij gaan om een bestuurder dan wel degene aan wie de vergunninghouder in strijd met het verbod een gewaarmerkte kopie ter beschikking heeft gesteld.

Het is in de praktijk gebleken dat beroepsvervoer wordt verricht met behulp van een gewaarmerkte kopie van een derde. De vervoerder die dergelijk beroepsvervoer verricht handelt in strijd met verordening 881/92 of met de WWG in samenhang met verordening 881/92. Hij verricht immers beroepsvervoer zonder te beschikken over een geldige communautaire vergunning dan wel over een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer. De zelfstandige verbodsbepaling maakt de bestrijding mogelijk van degene die een gewaarmerkte kopie ter beschikking heeft gesteld. De overtreding van het bovenbedoelde verbod is ingevolge het voorliggende wetsvoorstel een economisch delict in de zin van de WED.

11. Vervallen verplichtingen uit WGW

11.1. Opheffing inschrijvingsplicht eigen vervoerders

De huidige inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders is in het wetsvoorstel komen te vervallen.

Op basis van artikel 15, eerste lid, van de WGW, is het verboden om eigen vervoer te verrichten zonder als eigen vervoerder te zijn ingeschreven.

De inschrijvingplicht geldt ingevolge artikel 15, tweede lid, van de WGW, niet voor de houders van een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer en/of van een communautaire vergunning. De Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (hierna: SIEV) is op basis van artikel 34 van de WGW belast met de verrichting van de inschrijvingen van de eigen vervoerders alsmede met het wijzigen daarvan.

De inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders vloeit niet voort uit internationale regelgeving. De verplichting dateert uit de jaren vijftig van de vorige eeuw toen de uitgifte van vergunningen voor het beroepsvervoer gelimiteerd was en er controle plaats vond om eigen vervoer van

beroepsvervoer te kunnen onderscheiden. De inschrijvingsplicht heeft thans geen feitelijke functie meer als marktordeningsinstrument aangezien er met betrekking tot het beroepsvervoer geen sprake meer is van een capaciteitsregime. Het register van de SIEV heeft bovendien geen meerwaarde voor de handhaving. Een in het register van de SIEV ingeschreven eigen vervoerder mag geen beroepsvervoer verrichten. De status van het vervoer wordt door inspecteurs vastgesteld uit onderzoek van de lading en van de in de vrachtauto aanwezige documenten. De aanwezigheid van een inschrijvingsbewijs in de vrachtauto is geen garantie dat er geen beroepsvervoer plaatsvindt. Een eigen vervoerder kan immers met de vrachtauto ook geheel of gedeeltelijk beroepsvervoer verrichten. Een inschrijvingsbewijs eigen vervoer verhindert op zich niet om tegen betaling zaken van derden te vervoeren.

De inschrijvingsplicht leidt verder tot administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het register van de SIEV is bovendien met name voor wat betreft de categorie lichtere vrachtwagens niet compleet. Het vervallen van de inschrijvingsplicht draagt bovendien bij aan de versoering van de regelgeving.

Het register van de SIEV is wel van belang voor de opstelling van de communautaire vervoerstatistieken die Nederland aan Eurostat moet verstrekken. Er is gebleken dat hiervoor een reëel alternatief voor dat register is. In paragraaf 11.2. wordt hierop nader ingegaan.

Gelet op het voorgaande is de inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders niet opgenomen in het wetsvoorstel.

Het vervallen van de inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders houdt in dat daarmee de taken van de SIEV eindigen. De minister heeft met het bestuur van de SIEV overeenstemming bereikt over de beëindiging van haar taken. De minister heeft hiervoor aan de SIEV een subsidie verleend van maximaal € 600 000 indien het eigen vermogen van de SIEV zonder de subsidie hiervoor niet toereikend zijn. Er moet bij de bovenbedoelde kosten met name gedacht worden aan de kosten die verband houden met de ontbinding van de arbeidsovereenkomsten van de personeelsleden. Het ziet ernaar uit dat het eigen vermogen toereikend zal zijn.

Het vervallen van de inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders draagt bij aan de vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven. Dit geldt zowel voor de thans nog niet als de reeds ingeschreven eigen vervoerders. De vervoerders behoeven de inschrijving niet meer te verlengen en geen inschrijvingsbewijs in de vrachtauto te houden.

Het niet meer voldoen aan de inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders wordt met ingang van 1 mei 2006 gedoogd. Dit betekent dat met ingang van dat tijdstip geen handhaving meer plaats vindt op het niet voldoen aan de inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders. De minister heeft bij brief van 20 april 2006 het voornemen tot het gedogen met ingang van de bovenbedoelde datum aan de beide kamers der Staten-Generaal kenbaar gemaakt (Kamerstukken II 2005/06, 30 300 XII, nr. 43).

Het gedogen van het niet voldoen aan de inschrijvingsplicht voor het eigen vervoer vindt plaats vanaf het bovenbedoelde tijdstip tot het tijdstip van inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel. Het gedogen is daarmee zoveel mogelijk in de tijd beperkt. De inschrijvingsplicht heeft zoals reeds is opgemerkt, geen feitelijke functie meer als marktordeningsinstrument, geen meerwaarde voor de handhaving en leidt tot administratieve lasten voor het bedrijfsleven. De vermindering van de administratieve lastendruk is gezien het bovenstaande een zwaarder wegend belang dat het gedogen rechtvaardigt. Er wordt voldaan aan het uitgangspunt dat het gedogen slechts in uitzonderingsgevallen geschiedt. Het gedogen geschiedt gezien de bovenbedoelde brief van de minister expliciet aan de hand van een zorgvuldig kenbare belangenafweging. Het gedogen is gezien het feit dat de bovenbedoelde brief aan de beide kamers der Staten-Generaal onderworpen aan controle. De grenzen aan het gedogen

11.2. Vervallen verplichte gegevensverstrekking in WWG

De verplichte gegevensverstrekking door beroepsvervoerders en eigen vervoerders die thans in artikel 30 van de WGW is opgenomen en nader is uitgewerkt in de Regeling gegevensverstrekking, is in dit wetsvoorstel niet gehandhaafd. De verplichting is vanwege een aantal redenen in de WGW opgenomen. De te verstrekken gegevens worden in de eerste plaats gebruikt ter onderbouwing van het te voeren nationaal en internationaal vervoerbeleid. De te verstrekken gegevens waren in de tweede plaats nodig in verband met de contingentering. De te verstrekken gegevens worden in de derde plaats door het Centraal bureau voor de statistiek (hierna: CBS) gebruikt voor het opstellen van de communautaire vervoerstatistieken. Een EU-lidstaat moet op grond van artikel 3, eerste lid, van verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad de Europese Unie van 25 mei 1998 (PbEG L 163) (hierna: verordening 1172/98), communautaire vervoerstatistieken aan Eurostat verstrekken. Het CBS is op basis van artikel 4 van de Wet op het Centraal bureau voor de statistiek (hierna: CBS-wet) belast met de productie van communautaire statistieken. De te verstrekken gegevens worden in de vierde plaats gebruikt voor de civiele verdediging en de rampenbestrijding (Kamerstukken II 1989/90, 21 352, nr. 3, blz. 21 en blz. 22).

De verplichte gegevensverstrekking is voor wat betreft de contingentering niet langer noodzakelijk aangezien die thans niet meer bestaat. De voor de onderbouwing van het te voeren nationaal en internationaal vervoerbeleid voor de civiele verdediging en rampenbestrijding benodigde gegevens worden geleverd door de NIWO. Deze gegevens zijn hetzij in het jaarverslag van de NIWO opgenomen hetzij opvraagbaar bij de NIWO. Het voorliggend wetsvoorstel bevat de verplichting voor de NIWO om jaarlijks aan de Minister een jaarverslag uit te brengen over het voorafgaande kalenderjaar. De NIWO dient bovendien op basis van dit wetsvoorstel desgevraagd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de inlichtingen te verstrekken die hij nodig heeft voor de uitoefening van zijn taak.

De gegevens die het CBS nodig heeft voor de productie van de communautaire vervoerstatistiek kan het krachtens artikel 33, derde lid, van de CBS-wet, op basis van de artikelen 2, 3, 4 en 9 van het Besluit gegevensverstrekking CBS, bij de beroepsvervoerders en eigen vervoerders opvragen. De directeur-generaal van het CBS kan ingevolge artikel 43 van de CBS-wet, een bestuurlijke boete opleggen indien de opgevraagde gegevens niet, niet tijdig of niet volledig worden verstrekt.

Het CBS zal wel overgaan tot versoering van de vervoerenquête. Het CBS zal voor de toepassing van verordening 1172/98 de hoogste ondergrenzen hanteren die op grond van artikel 1, tweede lid, van die verordening, zijn toegestaan. Het goederenvervoer dat met vrachtauto's met een maximaal laadvermogen van niet meer dan 3500 kg of met een maximaal toegestaan gewicht van niet meer dan 6000 kg wordt verricht, zal buiten de statistische populatie worden gelaten. Het CBS zal gebruik maken van softwarepakketten van grote ondernemingen en een eenvoudige elektronische enquête op steekproefbasis bij een beperkte restgroep van kleine ondernemingen. Gegevens van het wagenpark worden in een afzonderlijke waarneming vastgelegd voor het onderhoud van het populatiebestand en ter voorkoming van dubbele enquêtering in het restbestand. Het schrappen van de verplichte gegevensverstrekking en de versoering van de vervoerenquête draagt bij tot de vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven.

Het is de houder van een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer of van een communautaire vergunning verboden om beroepsvervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto's die niet bij hem in dienstbetrekking zijn. De eis van dienstbetrekking is in de WGW opgenomen ter voorkoming van ongewenste vormen van chartering (verzelfstandiging van chauffeurs, die zich terugverhuren). Het beroepsvervoer dient voor rekening en risico van de vergunninghouder te worden verricht en er dient tussen de vergunninghouder en de bestuurder een loon- en gezagsverhouding te bestaan (Kamerstukken II 1989/90, 21 352, nr. 3, blz. 18 en blz. 19). De vergunninghouder en de bestuurder ondertekenen daartoe een zogenaamde verklaring van dienstbetrekking. Een afschrift van de verklaring wordt toegezonden aan de door de minister aangewezen ambtenaar.

De bestuurder kan thans ook op basis van een uitzendovereenkomst met een door de minister erkende instelling aan de vervoerder ter beschikking worden gesteld.

Het rechtstreeks contracteren van zzp-ers komt in vele bedrijfstakken voor. Er is geen andere bedrijfstak dan het beroepsvervoer, waarin het voor een ondernemer op basis van wettelijke bepalingen verboden is om medewerkers in te zetten die niet bij hem in dienstbetrekking of op basis van een uitzendovereenkomst aan hem ter beschikking zijn gesteld. Het rechtstreeks contracteren van een zzp-er door een vervoerder kan niet zonder meer op één lijn worden gesteld met ongewenste vormen van chartering. Er kunnen voor een beroepsvervoerder valide bedrijfseconomische redenen bestaan om rechtstreeks een zzp-er te contracteren zonder daarbij gebruik te maken van een door de minister erkende instelling. Het is ongewenst dat voor een dergelijke bedrijfseconomische afweging wettelijke belemmeringen bestaan.

Ongewenste vormen van chartering waarbij gebruik wordt gemaakt van schijnconstructies kunnen via de weg van de heffing van loonbelasting/premies volksverzekeringen en de heffing van premies voor de werknemersverzekeringen door de belastingdienst bestreden worden. Indien uit het onderzoek van de overeenkomst tussen de beroepsvervoerder en de bestuurder blijkt dat de arbeidsrelatie als dienstbetrekking is aan te merken, dient de vervoerder loonbelasting/premies volksverzekeringen en premies werknemersverzekeringen in te houden en aan de belastingdienst af te dragen. De beroepsvervoerder is voor een bestuurder die wel als zzp-er aangemerkt is geen inhoudingsplichtige voor de loonbelasting en de premies voor de sociale verzekeringen. De belastingdienst kan de ten onrechte niet afgedragen loonbelasting en sociale verzekeringspremies vermeerderd met administratieve boeten naheffen.

Sommige vormen van ongewenste chartering kunnen ook via de weg van de WVG worden aangepakt. Een zzp-er die anders dan voor eigen rekening goederen vervoert onder vergunning van een derde, zonder dat de vergunninghouder de vrachtauto aan die zzp-er om niet ter beschikking heeft gesteld, verricht beroepsvervoer. Er is geen sprake van een aan de zzp-er ter beschikking gestelde vrachtauto indien zzp-er hetzij op directe hetzij op indirecte wijze de lasten voor die vrachtauto geheel of gedeeltelijk draagt. Een zzp-er draagt bijvoorbeeld de lasten door het betalen van een leasesom, het betalen van verzekeringspremies of van motorrijtuigenbelasting of van een kilometervergoeding.

Het is op deze wijze mogelijk om oneigenlijk gebruik van administratiekantoren waarbij een aantal zzp-ers onder dezelfde vergunning van een administratiekantoor, aan te pakken. Het betreft hier schijnconstructies waarbij een aantal zzp-ers gebruik maken van een administratiekantoor om niet zelf te hoeven voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid. Een

zpz-er die slechts zichzelf als bestuurder verhuurt, behoeft daarentegen niet over een communautaire vergunning te beschikken. Een aantal zpz-ers die een vennootschap onder firma of maatschap vormen dienen de vrachtauto's in het gemeenschappelijk vermogen in te brengen om onder de vergunning van de vennootschap onder firma of van de maatschap beroepsvervoer te kunnen verrichten.

Een door zowel door de beroepsvervoerder als door de bestuurder ondertekende verklaring van dienstbetrekking biedt nog geen garantie dat het vervoer voor rekening van en risico van de vervoerder geschiedt en dat de bestuurder daadwerkelijk in dienstbetrekking bij de beroepsvervoerder is. De eis van dienstbetrekking is een moeilijk handhaafbare bepaling voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat gebleken.

De eis van dienstbetrekking heeft sinds het vervallen van het uitzendmonopolie voor het wegvervoer van de Gemeenschappelijke Personeelsdienst voor het beroepsvervoer (hierna: GPdW) sterk aan praktische waarde ingeboet. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven heeft in augustus 1997 het uitzendmonopolie van de GPdW afgewezen. Ingevolge artikel 26, onderdeel b, van het BGW, geldt de eis van dienstbetrekking niet voor een bestuurder, die door een door de minister aangewezen instelling, aan de beroepsvervoerder ter beschikking is gesteld. Elke instelling voor het ter beschikking stellen van bestuurders die voldoet aan de eisen voor een uitzendbureau wordt op aanvraag door de minister aangewezen.

De eis van dienstbetrekking is gezien het bovenstaande niet in dit wetsvoorstel opgenomen. Het vervallen van de eis van dienstbetrekking en daarmee van de verplichte verklaring van dienstbetrekking draagt bij aan de vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven en aan de versoering van regelgeving.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Arbeidsinspectie hebben afspraken gemaakt om in onderlinge samenwerking specifiek aandacht te besteden aan illegale constructies in het wegvervoer.

Aan de zorgen over handhaving van de arbeidsvoorwaarden bij werknemers uit de nieuwe EU-lidstaten wordt tegemoet gekomen met een palet aan flankerende maatregelen. De belangrijkste maatregelen zijn de invoering van de bestuurlijke boete op betaling onder het minimumloon en de intensivering van de controle door de Arbeidsinspectie op ontduiking van het minimumloon. Maar ook zijn van belang: de ondersteuning door de overheid van de sociale partners bij hun handhavingstaken met betrekking tot CAO-lonen en de intensievere samenwerking met de inspectiediensten in de nieuwe lidstaten.

12. NIWO

De NIWO is een in 1946 opgerichte stichting verantwoordelijk voor de verlening van de vervoervergunningen voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer. De NIWO verleent met ingang van 1 januari 1992 ook de vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer.

De NIWO is ingevolge het voorliggende wetsvoorstel behalve met de reeds in deze toelichting genoemde taken ook belast met:

- a. de deelname aan de onderhandelingen voor de bilaterale verdragen met betrekking tot het grensoverschrijdend goederenvervoer, en
- b. het beheer van gegevensbestanden en de verstrekking van gegevens uit die bestanden uit hoofde van haar publieke taken.

De bovenbedoelde taken berusten thans ook bij de NIWO. De taken van de NIWO worden op basis van dit wetsvoorstel uitgebreid met de verlening

van ritmachtigingen voor het grensoverschrijdend eigen vervoer aan in Nederland gevestigde vervoerders. De verlening van ritmachtigingen voor het eigen vervoer is op basis van de WGW geattribueerd aan de SIEV. De SIEV heeft de verlening van ritmachtigingen voor het grensoverschrijdend eigen vervoer met ingang van 1 april 2006 gemandateerd aan de NIWO. De bilaterale verdragen op het gebied van het goederenvervoer bevatten in sommige gevallen het vereiste van een ritmachtiging voor het grensoverschrijdend eigen vervoer. Bij ministeriële regeling kan de NIWO belast worden met overige taken ten aanzien van het goederenvervoer. De organisatie heeft ongeveer veertig personeelsleden en een jaarlijkse omzet van € 4 miljoen.

Het bestuur van de NIWO bestaat uit leden die worden benoemd door de representatieve organisaties die de verschillende belangen ten aanzien van het beroepsvervoer vertegenwoordigen en uit twee onafhankelijke leden. De representatieve organisaties worden evenals thans het geval is, aangewezen bij ministeriële regeling. Bij die regeling wordt ook per aangewezen organisatie het aantal te benoemen bestuursleden vastgesteld. Het aantal door een aangewezen organisatie te benoemen bestuursleden kan niet meer bedragen dan 40% van het totaal aantal bestuursleden. De minister benoemt op basis van het voorliggende wetsvoorstel twee onafhankelijke bestuursleden. De benoeming van de onafhankelijke bestuursleden wordt voorgesteld om bij de vergunningverlening ook de betrokkenheid van niet door de aangewezen organisaties benoemde bestuursleden beschikbaar te hebben.

De vervoerders zijn voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor een beschikking een vergoeding verschuldigd. De NIWO verhaalt met die vergoedingen de kosten ter zake van de behandeling van die aanvragen. De houders van een communautaire vergunning en van een vergunning die uitsluitend geldig is voor het binnenlands beroepsvervoer zijn aan de NIWO een jaarlijkse vergoeding verschuldigd. Er geldt op basis van het overgangsrecht een eerbiedigende werking voor houders van een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer, die niet beschikken over een communautaire vergunning. De NIWO bekostigt met de jaarlijkse vergoedingen de kosten die verband houden met de andere wettelijke taken dan de opgedragen behandeling van aanvragen.

Er zijn in dit wetsvoorstel diverse bepalingen opgenomen die garanderen dat de minister adequaat toezicht kan uitoefenen. Een besluit tot opheffing of tot wijziging van de statuten en de jaarlijkse begroting behoeven de instemming van de minister. De minister kan bovendien aanwijzingen van algemene aard geven met betrekking tot de uitoefening van de wettelijke taken. Bij ministeriële regeling kunnen verder nadere regels worden gesteld over de uitoefening van het toezicht op de NIWO. De NIWO dient jaarlijks aan de minister een financieel verslag en een jaarverslag over het voorafgaande kalenderjaar uit te brengen. In dit wetsvoorstel zijn de gegevens opgenomen die de NIWO in ieder geval in het jaarverslag dient te vermelden. De NIWO dient aan de minister de gevraagde inlichtingen te verstrekken en inzage te geven in de zakelijke bescheiden voorzover dat voor de uitoefening van zijn taak redelijkerwijs nodig is. De minister kan verder noodzakelijke voorzieningen treffen in het geval van taakverwaarlozing door de NIWO. De tarieven van de vergoedingen voor het in behandeling nemen van aanvragen en van de jaarlijkse vergoedingen zijn onderworpen aan ministeriële goedkeuring.

Het gaat bij de door de NIWO af te geven beschikkingen om strikt regelgebonden uitvoering in een groot aantal individuele gevallen. De gronden voor de verlening, de verlenging en de intrekking van de communautaire vergunningen zijn in verordening 881/92 vermeld. De gronden voor de verlening en intrekking van een bestuurdersattest zijn uitputtend in veror-

dening 881/92 en in het voorliggende wetsvoorstel opgenomen. De gronden voor verlening, verlenging en intrekking van de verlening en machtiging ten behoeve van de tijdelijke en definitieve voortzetting van vervoeractiviteiten zijn in dit wetsvoorstel vermeld. De gronden voor verlening en intrekking van CEMT-vergunningen en ritmachtigingen zijn tenslotte ook in het voorliggende wetsvoorstel opgenomen.

De in het voorliggende wetsvoorstel opgenomen attributie van taken aan de NIWO verdraagt zich met de instellingsmotieven voor een zelfstandig bestuursorgaan in het kabinetsstandpunt over het rapport «Een herkenbare staat: investeren in de overheid» (Kamerstukken II 2004/05, 25 268, nr. 20, blz. 2 tot en met blz. 12).

De in het regeringsstandpunt opgenomen aangescherpte instellingsmotieven zijn ook van belang voor bestaande zelfstandige bestuursorganen (Kamerstukken II 2004/05, 25 268, nr. 20, blz. 9). Het instellingsmotief van de strikt regelgebonden uitvoering in een groot aantal individuele gevallen is in het kabinetsstandpunt vooralsnog gehandhaafd. Het zogenaamde participatiemotief is bovendien met betrekking tot de NIWO ook van toepassing. Het kabinet hecht een groot belang aan de rol van maatschappelijke organisaties en wil ruimte blijven geven aan betrokkenheid van deze organisaties bij rijkstaken. De representatieve organisaties met betrekking tot het goederenvervoer zijn steeds vertegenwoordigd geweest in het bestuur van de NIWO. De betrokkenheid van de bovenbedoelde organisaties bij de uitvoering van de wettelijke taken is nog steeds van groot belang. De NIWO wordt volledig bekostigd door de bedrijfstak.

Er wordt voldaan aan de twee randvoorwaarden die in het kabinetsstandpunt bij een beroep op het zogenaamde participatiemotief worden gesteld (Kamerstukken II 2004/05, 25 268, nr. 20, blz. 5). De bovenbedoelde organisaties hebben geen formele bevoegdheden ten aanzien van de taakuitvoering door de NIWO. De bestuursleden handelen zonder last of ruggespraak. De afwenteling van financiële lasten op het niet vertegenwoordigde deel van de maatschappij doet zich niet voor. De vergoedingen voor het in behandeling nemen van aanvragen en de jaarlijkse vergoedingen voor de NIWO worden nagenoeg geheel door de beroepsvervoerders gedragen. De hoogte van de door een beroepsvervoerder te betalen jaarlijkse vergoedingen is afhankelijk van het aantal vergunningbewijzen waarover hij beschikt.

De eigen vervoerders betalen slechts vergoedingen voor het in behandeling nemen van ritmachtigingen voor het grensoverschrijdend eigen vervoer.

13. Toezicht, handhaving en opsporing

De ambtenaren met een algemene opsporingsbevoegdheid, zoals officieren van justitie en de ambtenaren van politie, de douaneambtenaren en de door de minister aangewezen personen zijn belast met het toezicht op de naleving van verordening 881/92 en van het bepaalde bij of krachtens de WWG. De bovenbedoelde personen zijn toezichtshouders als bedoeld in artikel 5:11 van de AWB. Een toezichtshouder kan elke plaats met uitzondering van woningen betreden en de inzage van zakelijke gegevens en bescheiden vorderen. Een toezichtshouder is bevoegd vrachtauto's te onderzoeken waarmee goederenvervoer wordt verricht. Hij is bevoegd van de bestuurder van de vrachtauto inzage te vorderen van de bescheiden die ingevolge verordening 881/92 en van het bij of krachtens de WWG bepaalde, in de vrachtauto aanwezig moeten zijn. Een toezichtshouder is bevoegd met het oog op de uitoefening van zijn bevoegdheden van de bestuurder van een vrachtauto te vorderen dat deze de vrachtauto stilhoudt en een naar hem aangewezen plek overbrengt. Een toezichts-

houder mag van zijn wettelijke bevoegdheden slechts gebruik maken voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van zijn taak nodig is.

De minister beschikt op basis van het voorliggende wetsvoorstel ook over de bevoegdheid tot de toepassing van bestuursdwang ter handhaving van verordening 881/92 en van het bepaalde bij of krachtens de WWG. De vorenbedoelde bevoegdheid voor de minister tot de toepassing van bestuursdwang bestaat thans niet op basis van de WWG. Bestuursdwang is op basis van artikel 5:21 van de AWB het door feitelijk handelen door of vanwege de minister optreden tegen hetgeen in strijd met bij verordening 881/92 of bij of krachtens de WWG bepaalde is of wordt gedaan, gehouden of nagelaten.

De personen die door de minister zijn aangewezen om uitvoering te geven aan een beslissing tot toepassing van bestuursdwang, hebben toegang tot elke plaats voorzover dat redelijkerwijs voor de uitoefening van hun taak nodig is. De minister kan op basis van artikel 5:27, tweede lid, van de AWB, een machtiging geven om bij de uitvoering van een beslissing tot toepassing van bestuursdwang een woning zonder toestemming van de bewoner te betreden. Tot de bevoegdheid tot de toepassing van bestuursdwang behoort het meevoeren en het in bewaring stellen van vrachtauto's, voor zover de toepassing van bestuursdwang dit vereist. Er is in het voorliggend wetsvoorstel neergelegd dat de beschikking tot toepassing van bestuursdwang ook aan de bestuurder van de vrachtauto bekend gemaakt kan worden. Er kan hierbij gedacht worden aan een vrachtauto van een vervoerder die niet in een EU-lidstaat is gevestigd en waarin zich niet de vereiste CEMT-vergunning of ritmachtiging bevindt, die in het kader van de toepassing van bestuursdwang wordt meegevoerd en gestald.

Indien de situatie dermate spoedeisend is dat de minister de toepassing van bestuursdwang niet tevoren op schrift kan stellen, zorgt de minister alsnog zo spoedig mogelijk voor de opschriftstelling en de bekendmaking.

De minister kan in plaats van het toepassen van bestuursdwang de vervoerder die verordening 881/92 of het bepaalde bij of krachtens de WWG overtreedt, ook een last onder dwangsom opleggen.

De NIWO kan op basis van het voorliggend wetsvoorstel een last onder dwangsom opleggen indien een vervallen of ingetrokken vergunning, ritmachtiging, verlening en machtiging of een vervallen of ingetrokken bestuurdersattest niet binnen een week na de vervaldatum of na de intrekking bij de NIWO zijn ingeleverd. Het voorgaande geldt evenzeer voor de gewaarmerkte kopieën van de vergunning dan wel van het bestuurdersattest. De last onder dwangsom moet bewerkstelligen dat de bovenbedoelde originele beschikkingen en de gewaarmerkte kopieën daarvan alsnog aan de NIWO worden geretourneerd.

Verordening 881/92 en de WWG worden ook strafrechtelijk gehandhaafd. De overtreding van een aantal bepalingen is een economisch delict in de zin van de WED. De opsporingsambtenaren voor de bovenbedoelde economisch delicten zijn:

- a. de algemene opsporingsambtenaren zoals officieren van Justitie en ambtenaren van politie,
- b. de door de minister van Justitie in overeenstemming met de minister aangewezen ambtenaren, en
- c. de douaneambtenaren.

Een opsporingsambtenaar is bevoegd om een vrachtauto waarmee goederen worden vervoerd te onderzoeken. Een opsporingsambtenaar is bevoegd van de bestuurder van de vrachtauto inzage te vorderen van de bescheiden die ingevolge verordening 881/92 en van het bij of krachtens de WWG bepaalde in de vrachtauto aanwezig moeten zijn. Een opsporingsambtenaar is bevoegd met het oog op de uitoefening van zijn

bevoegdheden van de bestuurder van een vrachtauto te vorderen dat deze de vrachtauto stilhoudt en naar een door hem aangewezen plek overbrengt. Een opsporingsambtenaar mag van zijn wettelijke bevoegdheden slechts gebruik maken voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van zijn taak nodig is.

De opsporingsambtenaren krijgen op basis van dit wetsvoorstel, de bevoegdheid om het verboden vervoer van goederen te beletten en op de vrachtauto een mechanisch hulpmiddel aan te brengen om te verhinderen dat de vrachtauto wordt weggereden om de verboden toestand te doen ophouden. Er kan bij een mechanisch hulpmiddel worden gedacht aan een wielklem, stuurklem of andere voorziening. De bovenbedoelde bevoegdheid is in de WWG opgenomen omdat de WED hierin niet voorziet.

14. Eerbiedigende werking vergunningen voor binnenlands beroepsvervoer

De aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer komt op basis van dit wetsvoorstel te vervallen. Het verschil tussen die vergunning en de communautaire vergunning is gelegen in een verschillende eis van vakbekwaamheid. Het examen voor het verkrijgen van de vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer bevat geen onderdelen op het gebied van het grensoverschrijdend goederenvervoer. De onmiddellijke werking van het voorliggende wetsvoorstel zou zonder overgangsrecht grote gevolgen hebben voor de vervoerders die slechts houder zijn van een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer en niet van een communautaire vergunning. De vervoerder dan wel de permanent en daadwerkelijk leidinggevende die de vakbekwaamheid inbrengt zou niet meer voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Het betreft hier veelal kleinere transportbedrijven. De vervoerder dan wel de permanent en daadwerkelijke leidinggevende zouden genoodzaakt zijn om opnieuw examen te doen ter verkrijging van de communautaire vergunning, terwijl de vervoeractiviteiten slechts in Nederland plaatsvinden. Een dergelijke gevolg is niet wenselijk. In het voorliggende wetsvoorstel is een eerbiedigende werking opgenomen voor bestaande vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer. Dit houdt in dat de houders van de bovenbedoelde vergunningen voor hun binnenlands beroepsvervoer geen communautaire vergunning behoeven te hebben. Indien een houder van een bovenbedoelde bestaande vergunning alsnog grensoverschrijdend beroepsvervoer gaat verrichten dient hij te beschikken over een communautaire vergunning. Het gaat hierbij om vergunningen die voor de inwerkingtreding van de WWG zijn verleend. De bestaande eis van vakbekwaamheid blijft van toepassing op de bovenbedoelde vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer. De eisen van betrouwbaarheid en financiële draagkracht komen op basis van het voorliggende wetsvoorstel wel overeen met die van de communautaire vergunning.

Op basis van het voorliggende wetsvoorstel blijven de bestaande vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer evenals thans het geval is voor onbepaalde tijd geldig. De NIWO dient wel iedere vijf jaar te onderzoeken of nog steeds wordt voldaan aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. De NIWO gaat over tot intrekking van de vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer indien niet meer aan de eisen van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid wordt voldaan.

De NIWO verleent na de inwerkingtreding van de WWG uitsluitend communautaire vergunningen en geen vergunningen meer voor het binnenlands beroepsvervoer. Het voorliggende wetsvoorstel bevat ook een uitsterfbeleid voor de bestaande vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer. De NIWO gaat tot intrekking van de vergunning voor het

binnenlands beroepsvervoer over indien de vergunninghouder die een natuurlijk persoon is dan wel de andere natuurlijke persoon die vóór de inwerkingtreding van de WWG de vakbekwaamheid inbracht niet langer permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten. De eerbiedigende werking van de bestaande vergunningen biedt slechts bescherming voor natuurlijke personen die vóór de inwerkingtreding van de WWG als vervoerder dan wel als permanent en daadwerkelijk leidinggevende de vakbekwaamheid inbrachten.

De vergunning voor het binnenlands vervoer vervalt, evenals thans het geval is, van rechtswege bij overlijden of wettelijke onbekwaamheid van de vergunninghouder of indien het geen natuurlijk persoon betreft bij ontbinding van de vervoerder.

15. Overlegorgaan Goederenvervoer

Het Deelorgaan Wegvervoer (DWW) van het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) heeft op 3 december 2004 een conceptwetsvoorstel voor de WWG besproken. De meerderheid van de deelnemers stemt in met de hoofdlijnen van het concept.

Er zijn door een aantal deelnemers bedenkingen geuit tegen onderdelen van het conceptwetsvoorstel.

1. Het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV), de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) en Transport en Logistiek Nederland (TLN) zijn van mening dat de eis van dienstbetrekking gehandhaafd moet blijven. Zij menen dat de verklaring van dienstbetrekking impliceert dat de werkgever de cao naleeft.

Reactie:

Er is geen andere bedrijfstak dan het beroepsvervoer waarin het voor een ondernemer verboden is om medewerkers in te zetten die niet bij hem in dienstbetrekking zijn of door een uitzendbureau aan hem ter beschikking zijn gesteld. De beroepsvervoerder kan om volstrekt valide bedrijfseconomische redenen een zzp-er willen inzetten zonder daarbij gebruik te maken van een door de minister erkende instelling. Er dienen hiervoor geen wettelijke belemmeringen te bestaan. Het doel van de eis en de verklaring van dienstbetrekking is het tegengaan van illegale chartering. In het voorliggende wetsvoorstel is in verband hiermee bepaald dat een zzp-er geen beroepsvervoer kan verrichten onder de vergunning van een derde, indien de houder van die vergunning geen vrachtauto ter beschikking heeft gesteld.

Een verklaring van dienstbetrekking is een gezamenlijke verklaring waarin wordt vermeld dat:

- a. het goederenvervoer voor rekening en risico van de vervoerder geschiedt, en
- b. dat er tussen de vervoerder en de bestuurder een loonen gezagsverhouding bestaat.

Een loon- en gezagsverhouding impliceert slechts het bestaan van een dienstbetrekking en niet de naleving van CAO-voorschriften. Een verklaring biedt bovendien nog geen garantie dat het vervoer voor rekening en risico van de beroepsvervoerder geschiedt en dat er sprake is van een dienstbetrekking.

De eis van dienstbetrekking geldt niet voor bestuurders die via een uitzendovereenkomst aan de vervoerder ter beschikking zijn gesteld. De eis en de verklaring van dienstbetrekking hebben sinds het vervallen van het uitzendmonopolie voor het beroepsvervoer van het GPdW sterk aan praktische waarde ingeboet.

Het vervallen van de eis van dienstbetrekking leidt tenslotte tot een jaar-

lijkse besparing in de administratieve lastendruk van het bedrijfsleven van € 2,2 mln.

2. TLN en de FNV willen de huidige ondergrens van 500 kg toegestaan laadvermogen voor de vergunningplicht handhaven. De ophoging van de grens naar 3500 kg maximaal toegestaan gewicht kan ongunstig uitwerken, omdat bepaalde belangrijke categorieën goederentransport (bijvoorbeeld koeriers) dan buiten het toepassingsgebied van de wet vallen, waar dit wel gewenst is.

Reactie:

Een van de doelstellingen van het wetsvoorstel is de versobering van de regelgeving in vergelijking met de WGW. Hiertoe wordt regulering die verder gaat dan op basis van internationale regelgeving noodzakelijk is, geschrapt. De ondergrens van 3500 kg maximaal toegestaan gewicht is de ondergrens voor de toepassing van richtlijn 96/26. Het is van groot belang om te zorgen voor een «level playing field»: gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoerders. De Nederlandse vervoerders moeten onder gelijke condities kunnen werken als hun Europese concurrenten.

3. De FNV, het CNV en TLN vinden dat de handhaving en controle onder de nieuwe wet nog niet duidelijk zijn uitgewerkt en in overleg met de sector nog verder ingevuld moeten worden. Ze noemen in dit verband de controle op eigen vervoer, het verbod voor het uitlenen van vergunningen en de problematiek van malafide doorstarters.

Reactie:

De controle op inschrijving verdwijnt, maar het onderscheid tussen eigen vervoer en beroepsvervoer blijft. IVW gaat bij controles ervan uit dat een vervoerder beroeps is en een communautaire vergunning moet hebben tenzij aangetoond kan worden dat het om eigen vervoer gaat aan de hand van ladingpapieren zoals facturen. Doorgaans is dit aan de hand van het voertuig, lading en documenten langs de weg vast te stellen, in geval van twijfel zal een bedrijfsonderzoek nodig zijn.

Er is in artikel 2.6 van het voorliggende wetsvoorstel een verbod opgenomen om gewaarmerkte kopieën van een communautaire vergunning al dan niet tegen betaling aan derden ter beschikking te stellen voor het verrichten van beroepsvervoer. De overtreding van het bovenbedoelde verbod is op basis van het voorliggende wetsvoorstel een economisch delict.

Een malafide doorstarter kan op basis van het voorliggende wetsvoorstel worden aangepakt met behulp van de Wet BIBOB. De NIWO dient op basis van het voorgestelde artikel 3.2, eerste lid, de verlening van de communautaire vergunning te weigeren in het geval en onder de voorwaarden van artikel 3 van de Wet BIBOB.

4. De EVO is van mening dat bij beroepsvervoer moet zijn voldaan aan de eis dat het voor rekening van derden geschiedt en dat in het wetsvoorstel een definitie van «eigen vervoer» moet worden opgenomen.

Reactie:

De voorstellen van de EVO zijn in artikel 1, onderdelen e en f van dit wetsvoorstel overgenomen.

5. De FNV en het CNV zijn van mening dat het conceptwetsvoorstel te weinig handvatten biedt om niet-naleving van de CAO tegen te gaan. Dit beschouwen de werknemersorganisaties als een tekortkoming in het voorstel.

Reactie:

Het voorliggende wetsvoorstel is in vergelijking met het aan de OGV voorgelegde concept aangevuld. Een vervoerder of een natuurlijk persoon, die geen rechtspersoon is, voldoet aan de eis van betrouwbaarheid door overlegging van een niet ouder dan drie maanden zijnde integriteitsverklaring. De NIWO kan ook anders dan bij de aanvraag tot verlening of verlenging van een communautaire vergunning de afgifte van een bovenbedoelde verklaring vorderen. De minister van Justitie weigert de afgifte van een integriteitsverklaring aan een vervoerder indien bij rechterlijk vonnis een niet-nakoming van de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden is vastgesteld. Een recidive van de niet-nakoming dient in het bovengenoemde geval aan een behoorlijke taakuitoefening als beroepsvervoerder dan wel als permanent en daadwerkelijk leidinggevende in de weg te staan. De NIWO weigert de verlening of verlenging van de communautaire vergunning of trekt de communautaire vergunning in, indien de vereiste integriteitsverklaring niet wordt overlegd.

6. De EVO betreft de beëindiging van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer. Hierdoor verdwijnt het zicht op de grote groep van 60 000 eigen vervoerders, in een tijd waarin groot belang wordt gehecht aan identificatie in het kader van onder andere veiligheid.

Reactie:

Het onderscheid tussen beroepsvervoer en eigen vervoer blijft. De inschrijvingsplicht is niet opgezet met het doel om een overzicht te hebben van de eigen vervoer ondernemingen, maar de registratie als eigen vervoerder had belang vanwege de beperking van de capaciteit van het beroepsvervoer. Er zijn bestaande registers (Kamer van Koophandel, Dienst Wegverkeer (RDW), CBS) waarmee identificatie van de eigen vervoerders mogelijk is.

7. TLN stelt zich op het standpunt dat in een aantal gevallen de afzender medeaansprakelijk moet worden gesteld bij overbelading. Opname van een dergelijke bepaling in de Wet Wegvervoer Goederen zorgt voor vergroting van het draagvlak om overbelading daadwerkelijk tegen te gaan.

Reactie:

Het voorstel van TLN is niet overgenomen. De relevante Europese regelgeving zoals de eerste richtlijn, verordening 881/92 en richtlijn 96/26 en de WWG richten zich tot de vervoerder. Er kan in dit verband worden gewezen op artikel 3, tweede lid, van richtlijn 96/26. Een vervoerder of een permanent of daadwerkelijk leidinggevende die is veroordeeld voor ernstige inbreuken op de geldende voorschriften inzake de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen voldoen niet (meer) aan de eis van betrouwbaarheid. Dit heeft de weigering van de verlening of verlenging dan wel de intrekking van de communautaire vergunning tot gevolg.

8. TLN is van mening dat in de nieuwe wet criteria dienen te worden geformuleerd waarmee het vergunningverlenend orgaan handvatten krijgt om het opzetten schijnconstructies in de vorm van een vennootschap onder firma een halt toe te roepen.

Reactie:

Het wetsvoorstel is in vergelijking met het voorgelegde concept aangevuld. In het voorliggende wetsvoorstel is in verband hiermee bepaald dat een zzp-er geen beroepsvervoer kan verrichten onder de vergunning van een derde, indien de houder van die vergunning geen vrachtauto ter beschikking heeft gesteld. Een zzp-er bijvoorbeeld die zich met een of

meer vrachtauto's aan een vervoerder verhuurt verricht ingevolge artikel 1.2, derde lid, van dit wetsvoorstel beroepsvervoer en is daarmee vergunningplichtig.

De NIWO zal evenals dat thans het geval is beleidsregels vaststellen met betrekking tot het permanent en daadwerkelijk leiding geven aan vervoeractiviteiten.

Er bestaan kortom diverse handvatten voor de bestrijding van schijnconstructies.

16. Administratieve lasten

De minister heeft bij brief van 8 april 2004 (Kamerstukken II 2004/05, 29 515, nr. 4) de rapportage «Minder lastig voor bedrijven» aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal gestuurd. De rapportage bevat de voorgenomen reductiemaatregelen die de minister wil doorvoeren om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verminderen.

De totale administratieve lasten voor het domein goederen(weg)vervoer bedragen in de nulmeting € 265,4 mln. Het grootste deel daarvan wordt gevormd door de verplicht voorgeschreven vrachtbrief voor het binnenlands vervoer, waarvan de administratieve lasten € 162,55 mln. bedragen. Een deel van voorgenomen vermindering van de administratieve lastendruk is reeds gerealiseerd. De versoering van de vrachtbrief voor het binnenlands beroepsvervoer heeft geleid tot een vermindering van € 48,8 mln. De uitbreiding van de EU per 1 mei 2004 heeft geresulteerd tot een reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven van € 9,17 mln. De beperking van de vervoerenquête door uitbreiding van de EU, verlaging van de frequentie en het ter beschikking stellen van gratis programmatuur heeft de administratieve lasten met € 9,54 mln verminderd. Er is van de voorgenomen vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven inmiddels € 67,51 mln gerealiseerd. De vergrote I.C.T.-toepassing bij de vrachtbrief leidt tot een vermindering van de administratieve lasten met € 9,58 mln. Voor de eenmalige investeringskosten voor automatisering van de vrachtbrief is voor de periode 2001–2006 € 6,75 mln. voorzien. Het minimale beheer en onderhoud komt op € 1,35 mln. per jaar. De voorgenomen ophoging van de ondergrens van de vrachtbrief voor het binnenlands vervoer zal de administratieve lasten voor het bedrijfsleven met € 6,42 mln doen verminderen.

Het vervallen van de verplichte gegevensverstrekking in de WWG levert een reductie in de administratieve lastendruk op van € 3,18 mln. Het schrappen van de vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer resulteert in een besparing van administratieve lasten voor het bedrijfsleven van € 81 000. De kosten voor het examen getuigschrift internationaal goederen (€ 45,-) voor circa 220 ondernemingen bedragen € 9 900,-. De voorgestelde ophoging van de vergunningplicht voor het binnenlands beroepsvervoer vermindert de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven met € 21 000. De introductie van het bestuurdersattest voor het binnenlands beroepsvervoer leidt tot een stijging van de administratieve lasten met € 21 000.

De opheffing van de inschrijvingsplicht voor de eigen vervoerders en het schrappen van de eis van dienstbetrekking tenslotte doen de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven met € 2,237 mln onderscheidenlijk met € 2,235 mln verminderen.

De met het voorliggende wetsvoorstel te realiseren vermindering van de administratieve lastendruk bedraagt € 23,73 mln additioneel naast de reeds gerealiseerde vermindering van € 67,51 mln.

De reeds gerealiseerde vermindering en de nog te realiseren vermindering van de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven bedragen tezamen € 91,24 mln (34,38%).

Het wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk voor de burgers.

17. Overige bedrijfseffecten en milieu-effecten

Het voorliggende wetsvoorstel leidt tot een jaarlijkse besparing in de administratieve lastendruk van de beroepsvervoerders van € 23,71 mln. Op 1 januari 2006 telde Nederland iets meer dan 12 000 transportbedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer. De regulering voor het goederenvervoer die verder gaat dan op basis van Europese en andere internationale regelgeving noodzakelijk is, wordt op basis van het voorliggende wetsvoorstel geschrapt. Een uitzondering hierop vormt de vrachtbrief voor het binnenlands beroepsvervoer die mede op verzoek van de goederenvervoersector is gehandhaafd. De eisen voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder zijn op basis van het wetsvoorstel niet talrijker of strenger dan op grond van de Europese regelgeving vereist is. Het voorliggende wetsvoorstel geeft geen gevolgen voor de marktwerking aangezien het zogenaamde capaciteitsregime reeds is afgeschaft. Het voorliggende wetsvoorstel leidt op het punt van regulering door versobering van regelgeving tot een betere concurrentiepositie van de goederenvervoerders.

Het wetsvoorstel leidt niet tot milieu-effecten aangezien het niet leidt tot meer goederenvervoer over de weg. De versobering van de regelgeving en de vermindering van de administratieve lastendruk verbetert de positie van de Nederlandse wegvervoerders. Dit vergroot de kans op inschakeling van een Nederlandse wegvervoerder in plaats van een buitenlandse concurrent.

18. Gevolgen voor de rijksbegroting

De minister heeft aan de SIEV een subsidie verleend van maximaal € 600 000 voor de kosten in verband met de beëindiging van haar taken. Het wetsvoorstel heeft geen verdere financiële gevolgen voor de rijksbegroting.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1.1

Richtlijn 96/26, verordening 3118/93, verordening 881/92 en de eerste richtlijn worden in de WWG aangeduid als de beroepsrichtlijn voor het wegvervoer, de cabotageverordening voor het wegvervoer, de marktverordening voor het wegvervoer onderscheidenlijk als vrijstellingsrichtlijn voor het wegvervoer. De bovenbedoelde richtlijnen en verordening worden aangewezen bij ministeriële regeling. De gekozen constructie voorkomt dat een codificatie op Europees niveau een wetswijziging noodzakelijk maakt.

Een landbouwtrekker is ook een motorrijtuig in de zin van de WWG. Dit vloeit voort uit de artikelen 1, eerste lid, onderdeel c, en 37, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Een motorrijtuig met aanhangwagen of een samenstel van een motorrijtuig en oplegger, dat is ingericht voor het vervoer van goederen, geldt als een vrachtauto.

Artikel 1.2

In het derde lid van dit artikel is neergelegd dat een zzp-er geen beroepsvervoer kan verrichten onder de vergunning van een derde, indien de houder van die vergunning geen vrachtauto ter beschikking heeft gesteld. Een zzp-er die zich als chauffeur verhuurt voor het besturen van een of meer vrachtauto's van de vervoerder verricht daarmee geen beroepsvervoer.

Op basis van het vierde lid wordt het goederenvervoer voor een ander onderdeel van hetzelfde concern voor eigen rekening verricht en is daarmee eigen vervoer. De zogenaamde concernregeling is thans neergelegd in artikel 39, tweede lid, van het BGW. De zogenaamde concernregeling is beperkt tot het binnenlands beroepsvervoer aangezien de andere EU-lidstaten een zodanige regeling niet kennen. Er is sprake van een concern indien de vervoerder deel uitmaken van eenzelfde fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting en/of voor de omzetbelasting. Het betreft hier een Nederlandse uitwerking van de definitie «beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg» in artikel 1, tweede lid, van richtlijn 96/26. Een belangrijk onderdeel van de definitie is dat het moet gaan om goederenvervoer voor rekening van derden. Het goederenvervoer ten behoeve van een ander onderdeel van hetzelfde concern geschiedt niet voor rekening van derden. Het gehele concern geldt voor de toepassing van het bij of krachtens de WWG bepaalde zoals ook voor de omzetbelasting of de vennootschapsbelasting het geval is, als één geheel aangemerkt. Er wordt voor een nadere toelichting hierop verwezen naar hoofdstuk 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Artikel 2.2

Het is ingevolge dit artikel mogelijk om ter uitvoering van de verdragen tot toetreding van een of meer staten tot de EU regels te stellen met betrekking tot het beroepsvervoer in Nederland dat wordt verricht door de in die nieuwe lidstaten gevestigde vervoerder. Een aantal toetredingsverdragen van nieuwe EU-lidstaten bevatten tijdelijke beperkingen. Dit is thans het geval met Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije op het gebied van het zogenaamde cabotagevervoer. Voor Estland, Letland, Litouwen, Slowakije en Tsjechië is in het toetredingsverdrag tot de Europese Unie het zogenaamde 2 + 2 + 1 model opgenomen. Geen cabotage gedurende twee jaar na toetreding en daarna een eventuele verlenging van 2 jaar. In het geval dat hierna ernstige verstoringen of een bedreiging van het evenwicht in de nationale wegvervoermarkt verwacht wordt, kan nog een extra jaar verlenging genotificeerd worden door het toegetreden land. Voor de eerste verlenging van 2 jaar kan volstaan worden met een mededeling aan de Europese Commissie zonder onderbouwing van verstoringen van de wegvervoermarkt. De minister van Verkeer en Waterstaat is gevoelig voor het argument dat de loonverschillen de markt verstoren en heeft aan de Europese Commissie daarom genotificeerd het verbod vanaf 1 mei 2006 met twee jaar te verlengen tot 1 mei 2008. Voor Hongarije en Polen geldt het 3 + 2 model. Verlenging van het cabotageverbod tot 1 mei 2009 dient voor 1 mei 2007 in Brussel bekend gemaakt te worden. Voor Slovenië, Malta en Cyprus geldt het tijdelijk cabotageverbod niet.

Artikel 2.3

Bij ministeriële regeling kunnen ook regels worden gesteld voor de uitvoering van besluiten van de Europese Conferentie van de Ministers van Transport. Het betreft hier besluiten van technische aard met een korte implementatietermijn.

Artikel 2.4

De Gemeenschap heeft thans alleen met de Zwitserse Bondsstaat een verdrag als bedoeld in het tweede lid van dit artikel. De minister doet mededeling van de staten waarmee de Gemeenschap een verdrag als bedoeld in het tweede lid van dit artikel heeft gesloten. Er wordt gesproken van het doen van een mededeling omdat het rechtsgevolg van het verdrag zich op basis van het tweede lid voordoet en de publicatie in de Staatscourant uit dien hoofde niet als bekendmaking is aan te merken.

Artikel 2.5

Het is op basis van dit artikel in de eerste plaats verboden om beroepsvervoer dat niet is vrijgesteld van de communautaire vergunningplicht te verrichten zonder communautaire vergunning en indien de bestuurder geen onderdaan is van een lidstaat zonder bestuurdersattest. Het is op basis van dit artikel in de tweede plaats verboden om het bovenbedoelde beroepsvervoer te verrichten zonder gewaarmerkte kopie van de communautaire vergunning en in voorkomend geval dient het bestuurdersattest in de vrachtauto te zijn. De bestuurder moet de gewaarmerkte kopie van de communautaire vergunning en het bestuurdersattest desgevraagd aan de opsporingsambtenaren en de toezichthoudende ambtenaren kunnen tonen.

Artikel 2.6

Dit artikel bevat de basis voor het verbod om beroepsvervoer of eigen vervoer te verrichten met een vrachtauto ten aanzien waarvan in strijd wordt gehandeld met APK- en beladingsvoorschriften. Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar paragraaf 10 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Artikel 2.7

Het bovenbedoelde artikel bevat het verbod om een gewaarmerkte kopie van een communautaire vergunning of van een vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer ter beschikking te stellen voor het verrichten van beroepsvervoer.

Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar paragraaf 9 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Artikel 2.10

Ingevolge het tweede lid, van dit artikel zijn de artikelen 29, 30, tweede lid, 32, 33, 34 tot en met 38, van de WJSG van overeenkomstige toepassing op de integriteitsverklaring. Op basis van artikel 29 van de WJSG is de beslissing omtrent de afgifte van de bovenbedoelde verklaring een beschikking in de zin van artikel 1:3, tweede lid, van de AWB. De aanvraag voor de integriteitsverklaring wordt ingediend bij de minister van Justitie. De minister van Justitie kan ingevolge artikel 39, eerste lid van de WJSG een vergoeding verlangen voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot afgifte van een integriteitsverklaring. Op basis van het derde

lid van artikel 2.10 kan de vergoeding niet hoger zijn dan het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vastgesteld bedrag.

De NIWO heeft ingevolge artikel 2.10, zevende lid, de bevoegdheid om ook tussentijds, dus anders dan bij de aanvraag tot verlening of verlenging van een communautaire vergunning, de afgifte van een recente integriteitsverklaring dan wel een daarmee vergelijkbaar document te vorderen.

Artikel 2.12

Het CMR-verdrag schrijft voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer het gebruik van de zogenaamde CMR-vrachtbrieven voor. De inhoud van de vrachtbrief voor het binnenlands beroepsvervoer wordt ingevolge artikel 2.12, derde lid, bij ministeriële regeling vastgesteld.

De vrijstellingen van het verbod om beroepsvervoer te verrichten indien met betrekking tot dat vervoer geen vrachtbrief is opgemaakt zien alleen op het binnenlands beroepsvervoer. Het CMR-verdrag bevat bijvoorbeeld niet de mogelijkheid om grensoverschrijdend beroepsvervoer dat wordt verricht met vrachtauto's beneden een bepaald gewicht vrij te stellen van het vereiste van de vrachtbrief.

Artikel 3.1

De beslistermijn voor NIWO is acht weken na ontvangst van de aanvraag. Deze termijn is thans opgenomen in artikel 6 van het BGW en in de artikelen 75, vierde lid en 83 van het BGW. De NIWO neemt de aanvraag pas in behandeling nadat de daarvoor verschuldigde vergoeding is ontvangen. Indien de NIWO de vergoeding niet uiterlijk op de dag van de ontvangst van de aanvraag heeft ontvangen wordt de beslistermijn met toepassing van artikel 4:15 van de AWB verlengd met de periode die is gelegen tussen de dag van de ontvangst van de aanvraag en de dag van de ontvangst van de vergoeding.

Indien de NIWO niet tijdig heeft beslist is de aanvraag toegewezen. Deze regeling is thans neergelegd in artikel 6 van de WGW voor wat betreft de vergunningen voor het binnenlands beroepsvervoer en de communautaire vergunningen.

De fictieve verlening van artikel 3.1 verdraagt zich met het kabinetsstandpunt op het rapport Taskforce Vereenvoudiging vergunningen aangezien het hier om een volstrekt gebonden beschikking gaat zonder beleidsvrijheid voor de NIWO. Indien de aanvrager voldoet aan de in de WVG genoemde eisen wordt de aanvraag toegewezen. Indien blijkt dat niet (meer) aan de in de WVG genoemde eisen is voldaan kan de verleende vergunning, het verleende bestuurdersattest of de verleende ritmachtiging weer worden ingetrokken. De verlening heeft tot gevolg dat beroepsvervoer of eigen vervoer wordt verricht dan wel dat de chauffeur uit een staat die geen lidstaat is van de EU de vrachtauto mag besturen. Er ontstaan gezien het bovenstaande door de fictieve verlening

- a. geen ernstige maatschappelijke gevolgen;
- b. geen ernstige aantasting van de belangen van derden, en
- c. geen onduidelijkheid over de rechten en plichten van de vervoerder (Kamerstukken II 2004/05, 29 515 nr. 93, blz. 18).

Artikel 3.3

De NIWO kan op basis van het eerste lid van artikel 3.3 een CEMT-vergunning weigeren indien op voorhand aannemelijk is dat daarvan geen, onvoldoende of slechts voor bilateraal vervoer gebruik wordt gemaakt. De NIWO kan het bovenbedoelde vermoeden ontlenen aan een intrekking van een CEMT-vergunning in een voorafgaand kalenderjaar. De krachtens het tweede lid van artikel 3.3 vastgestelde nadere regels

voor de verdeling van de beschikbare CEMT-vergunningen en ritmachtigingen zullen worden vastgesteld indien de NIWO niet alle aanvragen kan honoreren.

Artikel 3.5

Dit artikel is ontleend aan de artikelen 80 en 86, eerste lid, van het BGW. De mogelijkheid om een ritmachtiging in te trekken bij geen of onvoldoende gebruik is komen te vervallen. De situatie van geen of onvoldoende gebruik doet zich in de praktijk niet voor aangezien een ritmachtiging voor één bepaalde rit wordt aangevraagd.

Artikel 3.6

Een vervoerder moet vervallen of ingetrokken vergunningen, bestuurdersattesten en ritmachtigingen binnen één week na de vervaldatum onderscheidenlijk van de dag van inwerkingtreding van de beschikking tot intrekking bij de NIWO inleveren. Dit geldt evenzeer voor de gewaarmerkte kopieën van vergunningen en bestuurdersattesten.

Artikel 4.1

De wettelijk aan de NIWO opgedragen taken komen grotendeels overeen met de taken die thans bij of krachtens artikel 32 van de WGW aan haar zijn opgedragen. De wettelijk aan de NIWO opgedragen taken zijn uitgebreid met de verlening van ritmachtigingen voor het grensoverschrijdend eigen vervoer.

Artikel 4.2

De NIWO kan op basis van artikel 4:81, eerste lid, van de AWB beleidsregels vaststellen met betrekking tot de aan haar bij of krachtens artikel 4.1 opgedragen taken. De beleidsregels moeten worden bekend gemaakt in de Staatscourant. De bekendmaking is ingevolge artikel 3:40 van de AWB noodzakelijk voor de inwerkingtreding. De bovenbedoelde verplichting voor de NIWO is thans neergelegd in artikel 40 van de WGW.

Artikel 4.4

Op basis van artikel 4.4, derde lid, zijn de artikelen 10.28 tot en met 10.31 van de AWB bepalingen met betrekking tot goedkeuring van overeenkomstige toepassing op de instemming van de Minister met een statutenwijziging of met de begroting. De Minister kan zijn instemming ook op een andere grond onthouden dan wegens strijd met het recht of een in de WVG opgenomen grond. Artikel 37 van de WGW bevat thans een soortgelijke regeling.

Artikel 4.5

Dit artikel bevat de gebruikelijke bepalingen voor het uitoefenen van adequaat toezicht op een zelfstandig bestuursorgaan.

Artikel 4.6

De tarieven voor de aan de NIWO verschuldigde vergoedingen mogen in de jaarlijkse begroting van de NIWO niet meer dan kostendekkend zijn. De begrote opbrengsten mogen niet meer bedragen dan de begrote kosten ter zake van het behandelen van aanvragen. De begrote opbrengsten van de vergoedingen voor het in behandeling nemen van aanvragen mogen niet meer bedragen dan de begrote opbrengsten ter zake. De boven-

bedoelde eis geldt dus voor het totaal van alle jaarlijkse aanvragen en dus niet per individuele aanvraag of per categorie van aanvragen. Het is dus toegestaan dat voor een categorie van aanvragen een voor de andere categorie van aanvragen een overschot in de begroting is opgenomen. De begrote opbrengsten van de jaarlijkse door de houders van een communautaire vergunning of van een vergunning voor het binnenlandse vervoer verschuldigde vergoedingen mogen niet meer bedragen dan de begrote kosten van de andere aan de NIWO wettelijk opgedragen taken dan het behandelen van aanvragen. Onder de begrote kosten worden ingevolge het vijfde lid van het bovenbedoelde artikel ook de bijdragen aan reserves van de NIWO begrepen. De reserves van de NIWO dienen ter voorkoming van grote schommelingen in de jaarlijkse tarieven. De minister kan ingevolge artikel 4.6, zevende lid, zijn goedkeuring onthouden aan de vastgestelde tarieven indien ze naar zijn mening zouden leiden tot te hoge reserves. Op basis van artikel 10:27 van de AWB kan de minister zijn goedkeuring slechts onthouden wegens strijd met het recht of op een in de WWG neergelegde grond.

Artikel 5.2

Het is ingevolge het derde lid van het bovenbedoelde artikel mogelijk om de beschikking tot toepassing van bestuursdwang aan de bestuurder uit te reiken. Er wordt voor een nadere toelichting verwezen naar hoofdstuk 13 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Artikel 5.3

Dit artikel komt overeen met het huidige artikel 53 van de WGW. Het is twijfelachtig of artikel 1.3 voldoende basis biedt voor strafbaarstelling van overtreding van het bij of krachtens de WWG bepaalde, die een economisch delict is in de zin van de WED, in het buitenland door een in Nederland gevestigde vervoerder. De WWG is ingevolge artikel 1.3 ook van toepassing op het beroepsvervoer en het eigen vervoer in het buitenland dat door een in Nederland gevestigde vervoerder wordt verricht. Het is daarom gewenst de toepasselijkheid van het Nederlandse strafrecht expliciet te regelen (Zie Kamerstukken II 1990/91, 21 532, nr. 15, blz. 3 en 4). Artikel 3 van de WED ziet slechts op deelneming aan een in Nederland gepleegd economisch delict indien de deelnemer zich buiten Nederland aan dat feit heeft schuldig gemaakt.

In dit artikel wordt geabstraheerd van de nationaliteit van de dader en het vereiste van de dubbele strafbaarheid. Er wordt, bij wege van een bijzonder strafrechtelijk voorschrift met extraterritoriale werking, een verruiming beoogd van de omvang van de werking van de Nederlandse strafwet. Net als bij enkele andere bijzondere wettelijke voorzieningen (vgl. artikel 13 van Sanctiewet 1977 en artikel 12 van de Wet financiële betrekkingen met het buitenland 1994) wordt daarmee de onbevredigende situatie voorkomen dat bij gelding van de commune jurisdictieregels, gelet op hun wettelijke en jurisprudentiële aanknopingspunten (zoals territoire, nationaliteit etc.), geen volledige zekerheid kan worden gegeven over de vraag of overtredingen van de wet in alle beoogde gevallen onder de reikwijdte van de Nederlandse economische strafwetgeving vallen. Dit is gewenst, in het bijzonder vanwege het grensoverschrijdende karakter van de gegeven voorschriften alsmede ter verwezenlijking van een van de doelstellingen van dit wetsvoorstel, namelijk het realiseren van een *«level playing field»*.

Artikel 5.4

Dit artikel regelt de bevoegdheid om een mechanisch hulpmiddel aan te brengen op de vrachtauto. Het mechanisch hulpmiddel wordt niet eerder verwijderd dan nadat de kosten van het aanbrengen en het verwijderen zijn voldaan.

Artikelen 6.1, 6.3 en 6.4

Het betreft hier aanpassingen aan de intrekking van de WGW en aan de vervanging van die wet door de WWG. Er is hiermee geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Artikel 7.2

De regeling voor de verlening en machtiging ten behoeve van de tijdelijke voortzetting van de vervoeractiviteiten is ingevolge artikel 7.2, vijfde lid, van overeenkomstige toepassing. De NIWO kan in de situatie waarin als gevolg van overlijden of lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid van een natuurlijk persoon niet meer voldaan wordt aan de eisen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid die gelden voor de vergunning, bedoeld in artikel 7.1, een beschikking tot verlening en machtiging ten behoeve van de tijdelijke voortzetting van vervoeractiviteiten verlenen.

Artikel 7.3

Een vergunning als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de WGW is een vergunning voor het binnenlands vervoer of een communautaire vergunning ten behoeve van de tijdelijke voortzetting van vervoeractiviteiten, die voor de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel is verleend. Een bovenbedoelde vergunning heeft een geldigheidsduur van ten hoogste achttien maanden. Een vergunning voor het binnenlands vervoer die voor de inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel, blijft ingevolge het voorgestelde artikel 7.2, tweede lid, voor onbepaalde tijd geldig. Een communautaire vergunning heeft op basis van artikel 5, vijfde lid, van verordening 881/92 een geldigheidsduur van vijf jaar. De vergunning als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de WGW, is in dit wetsvoorstel vervangen door een aparte beschikking tot verlening van toegang tot het beroep van beroepsvervoerder en machtiging tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer. Een vergunning als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de WGW, wordt derhalve gedurende haar geldigheidsduur aangemerkt als een in artikel 2.9 bedoelde verlening en machtiging ten behoeve van de tijdelijke voortzetting van vervoeractiviteiten.

Artikel 8.3

Ingevolge de wet tot vaststelling van titel 7.13 (vennootschap)¹ zal onder het nieuwe recht niet langer sprake zijn van een vennootschap onder firma, openbare maatschap en stille maatschap, maar van een openbare vennootschap die al dan niet rechtspersoon kan zijn en van een stille vennootschap. Op basis van artikel 8.3 wordt artikel 1.2 met het bovenstaande in overeenstemming gebracht.

Artikel 8.4

Op basis van het gewijzigde artikel 5 van de Wet BDU verkeer en vervoer kunnen andere dan gebiedsgerichte structuurkenmerken ook na 1 januari 2010 worden gebruikt voor de verdeling van de BDU verkeer en vervoer de over de provincies en de plusregio's. Het percentuele aandeel van het voor de BDU beschikbare bedrag wordt verdeeld op basis van gebieds-

¹ Het wetsvoorstel tot vaststelling van titel 7.13 (vennootschap) van het Burgerlijk Wetboek (Kamerstukken II, 2002/03, 28 746, nrs. 1-2) is thans in behandeling bij de Eerste Kamer.

gerichte structuurkenmerken. Het absolute aandeel is gebaseerd op andere dan gebiedsgerichte structuurkenmerken. Het percentuele aandeel van het voor de BDU beschikbare bedrag is verreweg het grootste deel van dat bedrag. Het is gebleken dat ook na 1 januari 2010 behoefte blijft aan andere gebiedsgerichte structuurkenmerken om langlopende afspraken en toezeggingen na te kunnen nakomen en verdere decentralisatie van regionale treindiensten op de adequate wijze bij de verdeling van de BDU verkeer en vervoer te kunnen toepassen. Artikel 24 van de Wet BDU verkeer en vervoer waarin de mogelijkheid voor het gebruik van andere dan gebiedsgerichte structuurkenmerken was beperkt tot vijf jaar is in verband met het bovenstaande vervallen.

Artikel 10 en artikel 11 van de Wet BDU verkeer en vervoer zijn aangepast in verband met de voorgenomen invoering van single information en single audit bij het geven van financiële informatie en verantwoording door de decentrale overheden aan het Rijk. Het Rijk vraagt bij single information en single audit naar informatie die zo veel mogelijk aansluit bij de informatiebehoefte en verantwoordingsmomenten van de gemeenten en provincies zelf. Dat betekent dat het Rijk in principe voldoende heeft aan het jaarverslag inclusief de jaarrekening van een provincie, gemeente en gemeenschappelijke regeling. Deze jaarstukken moeten ieder jaar volgend op het jaar waarover verantwoording wordt afgelegd, uiterlijk 15 juli aan het Rijk worden aangeleverd. Inherent aan invoering van single information en single audit is dat er geen aparte verantwoording en accountantsverklaring per specifieke uitkering meer wordt gevraagd. Daarvoor in de plaats wordt een bijlage bij de jaarrekening van iedere medeoverheid opgenomen. In deze bijlage wordt alleen de verantwoordingsinformatie per specifieke uitkering opgenomen, die het Rijk nodig heeft om zijn verantwoordelijkheid voor het beheer van specifieke uitkeringen waar te kunnen maken. Voor de BDU verkeer en vervoer is daarbij van belang dat wordt verklaard welk deel van de uitkering door de ontvanger daadwerkelijk direct of indirect (bijvoorbeeld via een of meer inliggende gemeenten) is uitgegeven aan verkeer- en vervoerbeleid als in artikel 1, onderdeel h, van de Wet BDU verkeer en vervoer.

Artikel 8.5

De intrekking van de WGW brengt met zich mee dat de daarop gebaseerde algemeen verbindende voorschriften van rechtswege vervallen. Het betreft hier:

- a. het BGW;
- b. de regeling van 27 april 1992 tot vaststelling maximum aantal onherroepelijke veroordelingen wegens met de wet strijdig gebruik bestuurders vrachtauto's (Stcrt 1992, 85);
- c. de Regeling gegevensverstrekking;
- d. de Regeling ontvallen betrouwbaarheid;
- e. de Regeling samenstelling besturen NIWO en SIEV;
- f. de Regeling kredietwaardigheid beroepsvervoer 2002;
- g. de Regeling erkenning getuigschrift beroepsvervoer;
- h. de Regeling verklaring dienstbetrekking Wet goederenvervoer over de weg;
- i. de Regeling vergoedingen NIWO en SIEV, en
- j. de Regeling vrachtbrief 2005.

Artikel 8.6

De inwerkingtreding van de WGW geschiedt bij koninklijk besluit om een adequate invoering te waarborgen. De NIWO dient in verband met de WVG haar administratieve organisatie aan te passen en extra voorlichting te geven aan de vervoerders. De WVG zal pas na de bovenbedoelde activiteiten in werking treden.

Er kan voor de onderdelen van artikel 8.4 een afwijkend inwerkingtredingstijdstip worden vastgesteld. Een afwijkend tijdstip van inwerkingtreding kan noodzakelijk zijn in verband met het tijdstip van de verstrekking van de BDU verkeer en vervoer en van de invoering van single information en single audit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

WWG	WGW	BGW
1.1	1	1
1.2, lid 1	1, lid 2 en 3	14, lid 2 17, lid 2 34, lid 3
1.2, lid 2 en 3	–	–
1.2, lid 4	19, lid 2	40
1.3	2	–
2.1, lid 1, sub a en b	5, lid 1	–
2.1, lid 1, sub c	5, lid 3	–
2.1, lid 2	3	6
2.1, lid 3	5, lid 4	3, lid 1 4, lid 1, sub a 4, lid 2
2.1, lid 4 en 5	–	102, lid 1
2.2	–	–
2.3, lid 1 en 5	26, lid 1	63
2.3, lid 2	–	75, lid 1
2.3, lid 3 en 6	25, lid 1	101
2.3, lid 4	26, lid 2	77, 78 en 79
2.3, lid 5	–	64, lid 2 102, lid 2
2.3, lid 7	–	50
2.4	–	64, lid 1
2.5	5, lid 1 tot en met 3	–
2.6	31	–
2.7	–	–
2.8	8	–
2.9	13	28, 29, 30
2.10	18, 19	–
2.11	–	66
2.12	29	104, 105
3.1, lid 1 en 3	6, 17	31, 75, lid 4, 83
3.1, lid 2	27, lid 1	12, 76, 85, lid 3 en 4
3.2	7, lid 2, 3 en 4	–
3.3	–	–
3.4	12, lid 2 en 3	–
3.5	–	80, 86, lid 1
3.6	–	38, lid 1 en 2 67, lid 2, 81
4.1	32	7
4.2	39,40	–
4.3	33	–
4.4	36, 37 en 38	–
4.5, lid 1, 2 en 3	–	–
4.5, lid 4	41	–
4.5, lid 5	–	–
4.6	27	–
5.1	43	–
5.2	–	–
5.3	53	–
5.4, lid 1	49, lid 1	–
5.4, lid 2	49, lid 2	–
5.4, lid 3	49, lid 4	–
5.5	49, lid 5, 6, 7 en 8	–
6.1	–	–
6.2	51	–
6.3	71	–
6.4	70	–
7.1	58	–
7.2	12	–
8.1	42	–
8.2	–	–
8.3	–	–
8.4	–	–
8.5	57	–
8.6	74	–
8.7	76	–

WWG	eerste richtlijn	richtlijn 96/26
2.1, lid 1	–	6
2.1, lid 2	–	2, lid 1
2.1, lid 3 en 4	–	2, lid 2, sub a
2.1, lid 5	1, lid 1	–
2.8, lid 1 en 2	–	3, lid 1
2.8, lid 4	–	3, lid 3 en 4
		6, 9, 10
2.9	–	4

WWG	eerste richtlijn	richtlijn 96/26
2.10	–	3, lid 2 8, lid 2, 3, 4 en 5 11
3.4	–	6
4.1	–	7, 11
5.2	–	10bis
5.4	–	10bis
6.2	–	10bis