

Vergaderjaar 2011–2012

33 184

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten ter uitvoering van verordeningen 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG inzake toegang tot het beroep en de toegang tot de markt van het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 25 april 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inhoud

	blz.
ALGEMEEN	1
1. Inhoud van EU-verordeningen	2
2. Belangrijkste wijzigingen als gevolg van verordening 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG	3
3. Uitwerking eis van betrouwbaarheid	4
4. Toetsing van betrouwbaarheid	4
5. Administratieve lasten en financiële gevolgen voor het bedrijfsleven	4
6. Uitvoerings- en handhavingstoets Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)	5
7. Gevolgen van niet tijdige inwerkingtreding en Vaste veranderingen	5
ARTIKELSGEWIJS	5
Artikel I, onderdeel C (Artikel 4 van de Wet personenvervoer 2000)	5
Artikel I, Onderdeel F (artikel 5a van de Wet personenvervoer 2000)	6

ALGEMEEN

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel, waarmee de drie bovengenoemde verordeningen worden uitgevoerd. Dat hiermee vier oude verordeningen en twee oude richtlijnen komen te vervallen, hetgeen leidt tot vereenvoudiging en

verduidelijking van de regels, maar ook tot aanvulling en aanscherping van de regels, kan over het algemeen gesteund worden door de leden van de VVD-fractie. Deze leden hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de aanpassingen die de regering voorstelt in verband met de uitvoering van de drie genoemde EU verordeningen. Op hoofdlijnen steunen de leden van de PvdA-fractie de voorstellen, maar bij enkele onderdelen zien deze leden knelpunten die nog onvoldoende zijn uitgewerkt.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel inzake toegang tot het beroep en de markt van het personen- en goederenvervoer over de weg. De leden hebben enkele verduidelijkende vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de D66- fractie hebben ook kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben eveneens kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

De leden van de fractie van de PvdD hebben ook kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben thans geen behoefte het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

1. Inhoud van EU-verordeningen

De leden van de PVV-fractie geven aan geen behoefte te hebben aan bemoeienis van de Europese Unie. Volgens de leden lijkt de Europese Unie er louter op uit te zijn om de Nederlandse transportsector en het werk van de Nederlandse chauffeurs de nek om te draaien. De leden hebben daarom de volgende vragen. Het eerste wat de leden opvalt, is dat een EU-lidstaat aanvullende voorwaarden kan opleggen voor de toegang tot het beroep van wegvervoerder. De leden zijn erg benieuwd naar de reikwijdte van deze aanvullende voorwaarden en willen van de regering weten in hoeverre dit de mogelijkheid biedt om wegvervoerondernemers, die gevestigd zijn in andere lidstaten, van de interne markt te weren indien zij niet aan de door Nederland gestelde aanvullende voorwaarden voldoen.

De leden vragen of het mogelijk is om een aanvullende voorwaarde in te stellen, waarmee wegvervoerondernemers die in een andere lidstaat gevestigd zijn en een aanzienlijk slechtere Collectieve Arbeidsovereen-

komst (CAO) hanteren voor hun personeel, de toegang tot de interne markt kan worden ontzegd. Dit vormt momenteel namelijk een grote bedreiging voor het Nederlandse goederenvervoer. Veel transportbedrijven vestigen zich in met name Oost-Europese landen om zodoende de Nederlandse CAO's en regelgeving te ontduiken met als gevolg dat veel Nederlandse chauffeurs hun baan kwijtraken. De leden willen dan ook graag van de regering weten op welke wijze deze wetgeving dit tegengaat en welke aanvullende maatregelen de regering voor de Nederlandse chauffeurs op korte termijn wil gaan treffen.

2. Belangrijkste wijzigingen als gevolg van verordening 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG

De leden van de VVD-fractie constateren dat de nieuwe verplichting voor elke lidstaat om een uitwisselbaar elektronisch sanctieregister bij te houden waarin per wegvervoerondernemer informatie wordt opgenomen over veroordelingen en sancties, één van de grote wijzigingen is. De leden van deze fractie vragen aan de regering of hierin alle veroordelingen en sancties worden bijgehouden, zo ook van bijvoorbeeld (kleine) snelheids-overtredingen? Kan de regering aangeven of het klopt dat deze gegevens niet langer dan twee jaar worden bewaard? Bij hoeveel en welke overtredingen en sancties wordt de wegvervoerondernemer toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer ontzegd?

De leden van de PVV-fractie vragen de regering om aan te geven wat de toegevoegde waarde is van de vervoersmanager en wat hier precies nieuw aan is. Er staat immers toch altijd iemand aan het hoofd van een vervoersorganisatie die de verantwoordelijkheid draagt? Verder vragen de leden de regering om in te gaan op de mogelijke consequenties voor de vervoerder indien de vervoersmanager zijn getuigschrift van vakbekwaamheid verliest.

Daarnaast hebben de leden van de PVV-fractie vragen over het elektronisch sanctieregister. De leden vrezen dat vooral de hardwerkende, eerlijke vervoerder hier de dupe van wordt. Zoals nu ook vooral Nederlandse vervoerders er bij controles in bepaalde lidstaten uit worden gepikt, om ze voor bijvoorbeeld vijf minuten te lang doorrijden absurde boetes op te leggen. De leden vrezen dat het instellen van een Europees elektronisch register een perverse prikkel is voor bepaalde lidstaten om voor ieder wisewasje ridicule sancties op te leggen om zodoende een concurrentievoordeel te realiseren voor de eigen vervoerder. Graag een reactie van de regering hierop.

Daarnaast zijn de leden van de fractie van de PVV verrast dat de cabotageregeling vooralsnog in stand wordt gehouden. Dat staat haaks op het voornemen van de EU dat in het Witboek Transport staat vermeld, namelijk het schrappen van deze regeling. De leden horen graag van de regering hoe het er nu voor staat met de cabotageregeling. Overigens zijn de leden niet blij met deze verdergaande Europese bemoeienis, die eens te meer aantoont dat men in Brussel totaal geen benul heeft van de verhoudingen binnen Europa. Er wordt namelijk vanuit gegaan dat de vervoersmarkt in heel Europa gelijk is, terwijl er in werkelijkheid grote verschillen zijn qua lonen, veiligheid, boetebeleid, rijopleidingen, et cetera. Graag een reactie van de regering hierop.

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de belangrijkste wijzigingen betrekking hebben op het instellen van een vervoersmanager en het beschikken over een communautaire vergunning bij internationaal personenvervoer en bij internationaal goederenvervoer. Daarbij blijkt dat de vervoersmanager bij ten hoogste vier vervoerders de leiding mag voeren over de vervoersactiviteiten en dat het aantal voertuigen bij de vervoerders samen niet meer dan 50 mag bedragen. Kan

de regering toelichten welke problemen worden opgelost met het instellen van een vervoersmanager? Hoe ziet de rol van een dergelijke manager eruit? Kan de, in de huidige regelgeving verplichte, vakbekwame bestuurder de taak van vervoersmanager één op één overnemen? Kan de regering voorts aangeven waarom de vervoersmanager leiding mag voeren over maximaal 50 voertuigen. Waarop is dit aantal gebaseerd? De vervoersmanager wordt verantwoordelijk voor de overtredingen begaan door chauffeurs in het buitenland. Kan de regering ingaan op de manier waarop dit in het sanctieregister wordt vastgelegd?

3. Uitwerking eis van betrouwbaarheid

De leden van de VVD-fractie constateren dat lidstaten zelf de voorwaarden moeten vaststellen die de vervoersmanager bij de bedrijven moet vervullen. Kan de regering aangeven aan welke voorwaarden gedacht moet worden? En kan de regering ingaan op de vraag hoe de verplichting voor wegvervoerondernemers, tot het aanstellen van een vervoersmanager, zich verhoudt tot het feit dat onderhavig wetsvoorstel niet leidt tot verandering in de administratieve lasten van de wegvervoerondernemer?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de voorgestelde procedure, als het gaat om het wel of niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis, in de voorliggende voorstellen diffuus is. Ongeacht wie de uiteindelijke doorslag geeft bij de beslissing over het niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis, de minister van Infrastructuur en Milieu of de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO), degene die daardoor wordt getroffen, moet in beroep kunnen bij een rechterlijke instantie c.q. een College van Beroep. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering, uitgaande van dit uitgangspunt, de voorstellen daarop aan te passen, zodat recht wordt gedaan aan de scheiding der machten, waarbij de toegankelijkheid van de rechtspraak voor de vervoerder gewaarborgd is, maar tegelijk de autoriteit van de Europese Commissie conform de EU verordening recht wordt gedaan. Kan de regering hier nader op ingaan?

4. Toetsing van betrouwbaarheid

De leden van de PvdA-fractie hechten voor wat betreft de registratie van de gegevens van vervoerders in het nationale en communautaire register veel waarde aan het oordeel van het College bescherming persoonsgegevens. Deze leden zien dit oordeel dan ook met belangstelling tegemoet. Daarnaast zijn de leden van mening dat een dergelijke registratieplicht tot zo min mogelijk extra bureaucratie mag leiden. De leden vertrouwen erop dat de regering met een implementatie zal komen die zo min mogelijk extra administratieve lasten zal vergen, maar waarbij de kwaliteit van handhaving en controle wel gewaarborgd zijn. De leden van de PvdA-fractie willen hierop graag een nadere toelichting en toezegging van de regering.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de invoering van de afzonderlijke registers per land gelijktijdig dient te gebeuren. Kan de regering aangeven hoe de stand van zaken van de invoering van de afzonderlijke registers en van de drie EU-verordeningen in de overige EU-landen is?

5. Administratieve lasten en financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

De leden van de CDA-fractie zien in de Memorie van Toelichting dat de voorgestelde wijzigingen niet tot lastenverzwaringen voor bedrijven en burgers zullen leiden. Kan de regering uitleggen waarom zij geen

lastenverzwaring verwacht? De leden zijn van mening dat het instellen van een vervoersmanager immers tot hogere kosten voor vervoersondernemingen moet leiden tenzij de vakbekwame bestuurder de taak van vervoersmanager kan overnemen. Kan de regering aangeven of dit het geval is?

6. Uitvoerings- en handhavingstoets Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De leden van de PVV-fractie vinden dat de prioriteit van de ILT moet liggen bij de controle van buitenlandse vervoerders, die hier in Nederland actief zijn. Een veelgehoorde klacht van Nederlandse vrachtwagenchauffeurs is namelijk dat hun buitenlandse collega's zich niet aan de regels houden. Het elektronische register en de daarmee gepaard gaande gegevensuitwisseling tussen EU-lidstaten zou het de ILT juist mogelijk moeten maken om deze buitenlandse vervoerders actief aan te pakken. In dit kader verwijzen de leden ook graag naar de aangenomen motie De Jong (33 000 A, nr. 36 over handhaving van de cabotageregeling), die hier met betrekking tot de cabotageregeling om vraagt. Nederlandse vervoerders maken in het internationale transport zware tijden door en deze motie en wetswijziging maken het mogelijk dat de ILT hen een beetje tegemoet komt door de prioriteit te leggen bij het controleren van buitenlandse vervoerders. Aangezien bij controles in het buitenland Nederlandse vervoerders er selectief uit worden gepikt is het de hoogste tijd om buitenlandse vervoerders in Nederland met gelijke munt terug te betalen. De leden vragen de regering om hier werk van te maken om zodoende het verstoorde gelijke speelveld weer enigszins te herstellen. Kan de regering aangeven of zij hiertoe bereid is?

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering toe kan lichten waarom dit een lastenverzwaring voor de ILT met zich meebrengt in plaats van een lastenverlichting. Er is toch sprake van een vereenvoudigde uitwisseling van gegevens bij controle van het internationaal transport?

7. Gevolgen van niet tijdige inwerkingtreding en Vaste verandermomenten

De leden van de PVV-fractie vinden dat de regering zich niet moet laten opjuttten door Europa. De leden vinden het dan ook van groot belang dat de Kamer nog een uitspraak moet kunnen doen over hetgeen dit wetsvoorstel regelt, voordat dit mogelijk financiële consequenties heeft. Kan de regering dit bevestigen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat veel onderdelen uit het wetsvoorstel nog geregeld moeten worden in algemene maatregelen van bestuur of ministeriële regelingen. Kan de regering aangeven wanneer zij verwacht dat het hele pakket in werking treedt? Leidt deze vertraging tot een inbreukprocedure door de Europese Commissie?

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1, onderdeel C (Artikel 4 van de Wet personenvervoer 2000)

Uit de memorie van toelichting maken de leden van de CDA-fractie op dat de regering, in afwijking van verordening 1071/2009/EG, ervoor kiest om een communautaire vergunning te verlenen voor vijf jaar. Dit omdat controles eens in de vijf jaar uitgevoerd moeten worden. Echter, in de verordening is opgenomen dat de vijfjaarlijkse controle tot 31 december 2014 uitgevoerd moet worden. Kan de regering uitleggen hoe vaak controles na die datum moeten plaatsvinden? En kan de regering

toelichten waarom toch gekozen is voor een vergunning die vijf jaar geldig is?

Artikel I, Onderdeel F (artikel 5a van de Wet personenvervoer 2000)

De leden van de PvdA-fractie hebben grote bedenkingen bij het uitgangspunt dat een nationale minister mag afwijken van een oordeel van de Europese Commissie ten faveure van een nationaal vervoersbedrijf. De leden geven hierbij als fictief voorbeeld: stel dat een Frans bedrijf in ernstige overtreding is in Nederland op het vlak van de rijtijden en de Europese Commissie besluit dat het bedrijf hiermee niet meer voldoet aan de betrouwbaarheidseis, waarop de Franse minister van Vervoer vervolgens stelt dat dit een onevenredig strenge sanctie is. De leden vragen de regering om aan te geven welke middelen de Nederlandse overheid dan nog resten om haar recht te halen en op welke wijze gewaarborgd is dat nationale vervoersbelangen niet de overhand krijgen.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep