



## Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

aan De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

datum 13 februari 2008

Betreffende wetsvoorstel:

**30896** Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet wegvervoer goederen)

### Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 12 februari 2008 aangenomen door de Tweede Kamer. De fractie van de VVD stemde tegen.

### Aangenomen en overgenomen amendementen

#### Artikel 2.1, tweede lid

9 (Roefs c.s.)

Dit amendement laat de huidige ondergrens voor een vergunning tot beroepsvervoerder in Nederland in tact, hetgeen aansluit bij wat nu de praktijk is. Het ophogen van deze grens leidt enerzijds tot nauwelijks vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven (afname van 0,008%) terwijl het anderzijds voor handhavinginstanties moeilijker wordt om toe te zien op een veilig en verantwoord uitvoeren van het goederenvervoer over de weg (rij- en rusttijden, overbelading, e.d.) doordat minder vervoerders zijn geregistreerd en het intrekken van de vervoersvergunning als sanctiemiddel wegvalt. Het amendement maakt gebruik van de mogelijkheid in EU-richtlijn 96/26 om een lagere ondergrens te hanteren, waarmee het amendement niet in strijd is met EU-regelgeving. Ook in een aantal andere EU landen wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

**Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, D66, PvdD, ChristenUnie en het CDA**

#### Artikel 2.6

11 → **17** (Van Heugten c.s.)

Het fenomeen overbelading in het wegvervoer dient zo adequaat mogelijk te worden bestreden en liefst te worden voorkomen. Daartoe is dit amendement opgesteld. Het amendement brengt tot uitdrukking dat anderen dan de vervoerder eveneens een verantwoordelijkheid dragen voor de naleving van de beladingsvoorschriften. Op dit moment kan bijvoorbeeld de afzender of expediteur als deelnemer of als uitlokker op grond van artikel 47 van het Wetboek van Strafrecht strafrechtelijk aansprakelijk zijn wegens overbelading. Rechtstreekse strafbaarstelling van het doen verrichten van

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 13 februari 2008

blad 2

beroepsvervoer via de Wet economische delicten (Wed), zoals wordt voorgesteld, heeft evenwel als voordeel dat het ruimere opsporingsinstrumentarium van die wet ter beschikking komt. In diverse in de Wed opgenomen opsporingsbevoegdheden wordt namelijk het begrip «in het belang van de opsporing» aldus uitgelegd, dat aanwijzingen van een economisch delict volstaan om de bevoegdheid toe te mogen passen. Dat komt een adequate handhaving van de regelgeving ten goede. Voor wat betreft het bestrijden van overbelading, worden de voorschriften met betrekking tot maximale (lading)gewichten die zijn vastgesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangewezen als bepalingen waarmee niet in strijd mag worden gehandeld, zo volgt uit paragraaf 10 van het algemeen deel van de memorie van toelichting. Onder de verbodsnorm van artikel 2.6, tweede lid, valt een ruime categorie van personen die betrokken kunnen zijn bij overbelading. Immers, zowel een afzender als een expediteur van vracht kan een rol spelen bij overbeladen vervoer, waarbij sprake kan zijn van het doen verrichten van «strafbaar» beroepsvervoer. De afzender is de contractuele wederpartij van de vervoerder die er voor moet zorgen dat de te vervoeren zaken en bijbehorende documenten tijdig ter beschikking worden gesteld aan de vervoerder. De afzender kan het vervoer uitbesteden aan andere bemiddelaars in het vervoer, zoals de expediteur. Een expediteur groepeerd en organiseert het vervoer voor een of meer opdrachtgevers, bijvoorbeeld een afzender. De expediteur zal dan met de vervoerder een overeenkomst tot het doen vervoeren aangaan op eigen naam of in naam van zijn opdrachtgever. Op eigen naam geldt hij doorgaans zelf als «afzender». Het strafbaar handelen kan dan bijvoorbeeld zijn dat de afzender of expediteur de vervoerder van onjuiste of onvolledige informatie heeft voorzien, of diegene inzake het laden van het voertuig de aanwijzingen van de vervoerder niet heeft opgevolgd, terwijl in beide gevallen overbelading is geconstateerd. Het doen verrichten van beroepsvervoer volgens artikel 2.6, tweede lid, moet hier in strafrechtelijke zin worden opgevat en niet in de betekenis van «doen vervoeren» in de zin van artikel 8:60 van het Burgerlijk Wetboek. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de in de regeling die vastgesteld zal worden ingevolge artikel 2.6, niet ten aanzien van alle daarin opgenomen voorschriften (denk bijvoorbeeld aan de APK-verplichting) medeaansprakelijkheid voor degene die het vervoer doet verrichten behoeft te worden geregeld. Het doel van dit amendement is die voorschriften te beperken tot die met betrekking tot de maximale (laad)gewichten.

**Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, D66, PvdD, ChristenUnie en het CDA**

#### **Artikel 2.10**

#### **Artikel 8.5**

15 (Roefs)

In de oude WGW was de eis van een vaste dienstbetrekking opgenomen. Deze eis bood de werknemer (ook de werknemer die via een uitzendovereenkomst in dienst is) bescherming tegen concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Zolang geen duidelijkheid bestaat over de bescherming van vrachtwagenchauffeurs zonder eigen vrachtauto blijft de eis van dienstbetrekking gehandhaafd. Er vindt een bredere discussie plaats over de positie van ZZP-ers, waarin oplossingen zullen moeten worden gezocht voor onderbetaling. Deze eis kan vervallen als een bevredigende oplossing is gevonden voor deze groep chauffeurs waarin bescherming wordt geboden tegen betaling onder het CAO-loon. Hiertoe kan de regering via koninklijk besluit dit artikel laten vervallen nadat hierover de Kamer is geïnformeerd.

**Aangenomen met 72 tegen 70 stemmen**

**Voor: Kuiken, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Lempens, Luijben, Madlener, Marijnissen, Ouwehand, Peters, Polderman, Poppe, Van Raak, Roefs, Roemer, De Rooij, De Roon, Samsom, Smeets, Spekman, Tang, Thieme, Timmer, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Vermeij, Vos, Waalkens, Wilders, De Wit, Wolbert, Agema, Arib, Azough, Bashir, Besselink, Blom, Boelhouwer, Van Bommel, Bosma, Bouchibti, Bouwmeester, Brinkman, Depla, Dibi, Van Dijck, Jasper van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Duyvendak, Eijssink, Fritsma, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gill'ard, Graus, Halsema, Hamer, Heerts, Heijnen, Irrgang, Jacobi, Jansen, Kalma, Kant, Karabulut en Kraneveldt-van der Veen.**

**Tegen: De Krom, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, De Pater-van der Meer, Pechtold,**



datum 13 februari 2008

blad 3

**Remkes, De Rouwe, Rutte, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Teeven, Van Toorenborg, Verdonk, Vietsch, Van der Vlies, Voordewind, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Willemse-van der Ploeg, Anker, Aptroot, Atsma, Van Baalen, Van Beek, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Van Bochove, Bokestijn, Van der Burg, Van de Camp, Çörüz, Cramer, Dezentjé Hamming, Jan Jacob van Dijk, Ferrier, Van Geel, Van Gennip, Griffith, Van Haersma Buma, Van der Ham, Haverkamp, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Jager, Joldersma, Jonker, Kamp, Koopmans, Koppejan en Knops**

#### **Artikel 2.12**

10 (Cramer c.s.)

Dit amendement laat de huidige ondergrens voor het gebruik van een vrachtbrief bij het binnenlands beroepsvervoer in tact, hetgeen aansluit bij wat nu de praktijk is. Het opheffen van deze grens, zoals oorspronkelijk in het wetsvoorstel opgenomen, zal niet leiden tot een vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven, omdat verladers en vervoerders ook zonder een wettelijke verplichting belang hebben bij het opmaken van een vrachtbrief. De vrachtbrief of het digitale alternatief zullen in de praktijk dus niet verdwijnen omdat de bij het vervoer betrokken partijen belang hebben bij de gegevens op de vrachtbrief om onduidelijkheden te voorkomen bij eventuele onregelmatigheden bij het vervoer. In de Nota naar aanleiding van het Verslag wordt dit bevestigd. De doelstelling van verminderde administratieve lasten wordt met het opheffen van de ondergrens derhalve niet gediend. De lasten voor het bedrijfsleven worden eerder hoger als bij schade of vermissing van goederen na het transport, de juridische en financiële afhandeling wordt bemoeilijkt door het ontbreken van een vrachtbrief.

Ook met betrekking tot de doelstelling van een betere handhaafbaarheid van regels is het gebruik van een vrachtbrief een adequaat middel. Uit dien hoofde is het opheffen van de ondergrens zoals aanvankelijk in het wetsvoorstel voorgesteld evenmin doeltreffend en eerder strijdig te noemen.

Het amendement is niet strijdig met EU-regelgeving. Voor grensoverschrijdend beroepsvervoer over de weg moet immers in alle gevallen een CMR-vrachtbrief worden gehanteerd.

**Aangenomen. Voor: SP, PvdA, GroenLinks, PvdD, ChristenUnie en het CDA**

### **Verworpen, ingetrokken en/of vervallen amendementen**

#### **Artikel 1.1**

#### **Artikel 2.10**

#### **Artikel 7.1**

13 (Roemer)

Volgens het voorliggende wetsvoorstel kan de minister de afgifte van de integriteitsverklaring beroepsvervoer weigeren, wanneer niet-nakoming van de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden rechterlijk is vastgesteld. Wanneer de eis van vaste dienstbetrekking vervalt is onduidelijk wat dit nog inhoudt. Verder is de reden van het niet functioneren van het oude strafpuntenstelsel – zoals vastgelegd in de WGW – niet de onuitvoerbaarheid hiervan, maar het nog steeds ontbreken van een register van civiele rechterlijke veroordelingen, waardoor in de praktijk zelden strafpunten aan vervoersbedrijven werden toegekend. Verder is de integriteitsverklaring onvoldoende uitgewerkt. Bij herhaaldelijke overtredingen zou de afgifte van deze verklaring door de minister van Justitie kunnen worden geweigerd, maar normen voor de ernst en het aantal van de overtredingen ontbreken.

#### **Ingetrokken**

#### **Artikel 2.10**

12 (Roemer)

In de oude WGW was de eis van een vaste dienstbetrekking opgenomen. Deze eis bood de werknemer (ook de werknemer die via een uitzendovereenkomst in dienst is) bescherming tegen concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Zonder deze eis zullen de in de CAO



datum 13 februari 2008

blad 4

vastgelegde arbeidsvoorwaarden voor vaste werknemers ernstig aan waarde inboeten, omdat vervoersbedrijven de keuze hebben om gebruik te maken van een chauffeur die niet in vast dienstverband is en dus buiten de CAO valt. Tevens leidt het schrappen van deze eis tot een problematische situatie omtrent de integriteitsverklaring, zoals deze in de WWG geformuleerd wordt. Deze verklaring kan geweigerd worden, wanneer de rechter niet-nakoming van de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden vaststelt. Bij het ontbreken van een vaste dienstbetrekking is onduidelijk wat hier nog onder verstaan wordt.

**Verworpen. Voor: SP, GroenLinks, PvdD en de PVV**

### **Artikel 4.3**

14 (De Krom)

De verantwoordelijkheid voor regelgeving, de uitvoering en de controle daarop hoort bij de overheid thuis, al dan niet op afstand geplaatst. De NIWO is belast met de uitvoering van een strikt publieke taak. De NIWO kan zelfs handhaving afdwingen door bijvoorbeeld het opleggen van een last onder dwangsom. In het bestuur horen daarom geen vertegenwoordigers van particuliere organisaties zitting te hebben.

**Verworpen. Voor: SP, GroenLinks, PvdD, VVD, PVV, en het lid Verdonk**

### **Moties**

18 (Madlener) met vraag om overzicht gevolgen effecten overheidsbeleid voor Nederlandse chauffeurs i.v.m. concurrentie door Poolse en andere Oost-Europese chauffeurs

**Ingetrokken**

19 (Madlener/Fritsma) met vraag aan regering om openstelling arbeidsmarkt voor werknemers uit Polen en andere Oost-Europese landen terug te draaien

**Verworpen. Voor: SP, PVV en het lid Verdonk**