

Wijziging van Wet wegvervoer goederen, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PbEU 2020, L 249)

Nota naar aanleiding van het verslag

De regering heeft met belastingstelling kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel (Kamerstukken II 2021-2022, 36155, nr. 5) en dankt de leden voor hun inbreng. Graag gaat de regering hierna in op de vragen die in het verslag zijn gesteld en hoopt dat met de onderstaande reactie de vragen en opmerkingen afdoende zijn beantwoord.

Implementatiewetgeving

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een ketenaansprakelijkheid wordt ingevoerd. Deze leden willen weten hoe de praktische invulling hiervan eruit gaat zien. Deze leden willen weten wat de reactie is geweest van de vervoersector op dit besluit.

De vakbonden FNV, CNV en de brancheorganisatie TLN hebben in reactie op het conceptwetsvoorstel gevraagd naar voorbeelden die aantonen hoe ver de ketenaansprakelijkheid reikt, en gevraagd wat de hoogte van de sancties zal zijn en op welke partijen de ketenaansprakelijkheid betrekking heeft.

De handhavingsorganisaties politie en ILT stellen in samenspraak met het Openbaar Ministerie een handhavingskader op waarin wordt bepaald welke bewijzen nodig zijn om aan te kunnen tonen dat de verzenders, expediteurs en (sub)contractanten wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht gaven een inbreuk op Verordening (EG) nr. 1072/2009 inhielden. Op die manier wordt voor de bij het vervoer betrokken partijen duidelijk wat de ketenaansprakelijkheid inhoudt. Daarbij dient opgemerkt te worden dat er geen beleidsruimte is geweest rondom het implementeren van de ketenaansprakelijkheid; deze vloeit voort uit Verordening (EG) 1072/2009.

Het lid van de BBB-fractie wil weten wat wordt bedoeld met de zinsnede dat wegvervoersondernemingen duurzaam aanwezig dienen te zijn in een lidstaat om eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld in de interne markt te kunnen garanderen.

Binnen een lidstaat zal een vervoersondernemer alleen een vervoersvergunning kunnen verkrijgen als deze daar ook daadwerkelijk gevestigd is. Als niet

duidelijk is dat de vervoersondernemer daadwerkelijk gevestigd is in de lidstaat waar hij de vervoersvergunning aanvraagt, kan er sprake zijn van een zogenaamde brievenbusfirma.

De vervoersondernemer kan daarmee oneerlijk concurreren ten opzichte van andere vervoersondernemers door bijvoorbeeld gebruik te maken van de sociale wetgeving van de lidstaat waar de ondernemer zegt te zijn gevestigd zonder dat de vervoersonderneming daar daadwerkelijk is gevestigd. Daarnaast kunnen de cabotageregels enkel goed gecontroleerd worden als de vestigingsplaats van de vervoersonderneming duidelijk is. De cabotageregels (maximaal 3 cabotage ritten door een buitenlandse vervoerder met hetzelfde voertuig, gevolgd door de cooling-off periode) dragen bij aan een gelijk speelveld op de interne Europese markt, omdat internationaal opererende vervoersondernemers een gebalanceerde concurrentiestrijd kunnen aangaan met binnenlandse vervoerders.

Om aan te tonen dat een vervoersonderneming daadwerkelijk en duurzaam is gevestigd in een lidstaat, is in de Verordening en het wetsvoorstel een aantal voorwaarden opgenomen welke getoetst worden bij de vergunningsaanvraag. Een vervoersondernemer moet bijvoorbeeld zijn ingeschreven in het Handelsregister, een geldig BTW-identificatienummer hebben van de lidstaat van vestiging en beschikken over kantoren en personeel dat operationeel is en in verhouding staat tot de omvang van de activiteiten van de onderneming. De voorwaarden waaraan wordt getoetst vloeien rechtstreeks voort uit de verordening. De NIWO en de ILT passen deze voorwaarden in onderling verband en samenhang toe met betrekking tot ondernemingen in respectievelijk het goederenvervoer en personenvervoer.

Rehabilitatie vervoersmanager

Het lid van de BBB-fractie wil weten of de examens of gecertificeerde opleidingen waartussen een lidstaat kan kiezen, als een vervoersmanager onbetrouwbaar is verklaard, in alle lidstaten worden erkend.

Indien een vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming, is het getuigschrift van vakbekwaamheid van een vervoersmanager niet langer geldig binnen de gehele EU. Het getuigschrift van vakbekwaamheid kan pas weer geldig worden op het moment dat een vervoersmanager is gerehabiliteerd. Rehabilitatie kan op grond van Verordening (EG) 1071/2009 niet eerder dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus plaatsvinden en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond een passende opleiding te hebben gevolgd voor een periode van ten minste drie maanden, dan wel met succes de vakbekwaamheidsexamens heeft gehaald. Lidstaten mogen echter strengere eisen hanteren.

Nederland heeft ervoor gekozen om rehabilitatie pas te laten plaatsvinden na een periode van twee jaar en nadat een vervoersmanager opnieuw de vakbekwaamheidsexamens heeft afgelegd. Vakbekwaamheidsexamens moeten

worden afgelegd in de lidstaat waarin een vervoersmanager zijn gewone verblijfplaats heeft of in de lidstaat waarin de vervoersonderneming is gevestigd waarvoor de vervoersmanager werkt. Op het moment dat een vervoersmanager is gerehabiliteerd, wordt diens getuigschrift van vakbekwaamheid opnieuw geldig binnen de gehele EU.

Verklaring omtrent het gedrag (VOG)

Het lid van de BBB-fractie wil weten of er meer toelichting kan worden gegeven over de wijze waarop de ernstige inbreuken op nationale voorschriften op het gebied van handelsrecht, insolventierecht, loon- en arbeidsvoorwaarden, wegverkeer, beroepsaansprakelijkheid, mensen- of drugshandel, impact gaan hebben op ons land en wat dit voor de lange termijn betekent.

Om als transportonderneming voor een vergunning in aanmerking te komen, moeten de ondernemer en vervoersmanager hun betrouwbaarheid kunnen aantonen. In Nederland doen we dit door middel van het overleggen van een Verklaring Omtrent Gedrag, de VOG. Bij een VOG-aanvraag wordt onderzoek gedaan naar het justitiële verleden van de aanvrager. Daarbij wordt het belang van de aanvrager afgewogen tegen het risico voor de samenleving in relatie tot het doel waarvoor de VOG wordt aangevraagd. Branchegerelateerde delicten, zoals overtreding van de Wet wegvervoer goederen, de Arbeidstijdenwet en de in Verordening (EG) 1071/2009 genoemde overtredingen op het gebied van handelsrecht, insolventierecht, loon- en arbeidsvoorwaarden, wegverkeer, beroepsaansprakelijkheid, mensen- of drugshandel en belastingrecht zijn bij uitstek relevant voor de VOG-screening voor dit doel. Verder zijn onder andere fraude-, wapen- en drugsdelicten relevant.

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering hoe omliggende landen (Duitsland, België, Polen) omgaan met de restricties die worden voorgesteld ten aanzien van begin- of eindtrajecten over de weg bij gecombineerd vervoer. Deze leden vragen aan de regering of zij eenzelfde beleidskeuze maakt en, zo nee, waarom ze dat niet doet.

Veel lidstaten zijn nog bezig met de invoering van het Mobiliteitspakket en hebben hun keuze ten aanzien van het wel of niet toepassen van de cabotageregels bij begin- of eindtrajecten van gecombineerd vervoer nog niet gedeeld. In België zal de beleidskeuze voor het al dan niet toepassen van de cabotageregels op gecombineerd vervoer op gewestelijk niveau worden gemaakt. Het betreft het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij hebben op dit moment nog geen keuze bekend gemaakt. Polen en Duitsland hebben laten weten de cabotageregels voornemens niet toe te gaan passen bij gecombineerd vervoer.

Van Denemarken, Zweden en Slowakije is eveneens informatie voorhanden. Zij zijn naar verluidt wel voornemens de cabotageregels toe te passen bij gecombineerd vervoer.

Gevolgen verstrijken uitvoeringstermijn van 21 februari 2022

De leden van de D66-fractie hebben, na kennis te hebben genomen van het advies van de Raad van State en het nader verslag, enkele vragen over de implementatietermijn. Zij vragen de regering naar de mogelijke gevolgen van de overschrijding van de implementatietermijn. Wat betekent dit voor de handhaafbaarheid en handhaving van de onderhavige besluiten en bepalingen? Welke lessen trekt de regering uit dit proces en is het mogelijk in de toekomst in Europees verband een langere implementatietermijn af te spreken ofwel de overschrijding van de implementatietermijn te voorkomen?

Voor een aantal bepalingen van het EU-Mobiliteitspakket is er geen gevolg voor de handhaving. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan het toevoegen van het belastingrecht aan de overtredingen van nationale wetgeving die relevant zijn voor het verstrekken van een VOG en de nieuwe cabotageregulering. Bepalingen die zich richten tot de lidstaat, zoals rapportageverplichtingen, gelden vanaf het moment dat de uitvoeringstermijn verstreek.

Voor bepalingen die nationale wetgeving vereisen zijn er wel gevolgen. Uitvoerende directeurs die belast zijn met het feitelijk leiding geven aan een vervoerdersonderneming, maar niet zijn opgenomen in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, hoeven bijvoorbeeld vóór inwerkingtreding van dit wetsvoorstel geen VOG te overleggen bij de verlening of verlenging van een communautaire vergunning.

In het Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven (PbEU 2016, L 123) wordt de noodzaak benadrukt van snelle toepassing van Unierecht. Voor richtlijnen wordt gesteld dat de omzettingstermijn zo kort mogelijk zal zijn en in de regel niet meer dan twee jaar bedraagt (paragraaf 42). Voor het EU Mobiliteitspakket betrof het overigens een implementatietermijn van 18 maanden. De speelruimte op EU-niveau voor het afspreken van langere implementatie- en uitvoeringstermijnen is met dit akkoord voor Nederland beperkt.

Uitvoering en handhaving

De leden van de VVD-fractie zijn blij om te lezen dat de regering de Nederlandse vervoersector die binnenlands vervoer verricht, wil beschermen tegen oneerlijke buitenlandse concurrentie. Deze leden willen weten hoe de handhaving eruit gaat zien, nu er restricties worden voorgesteld aan cabotage. Deze leden willen weten of daar voldoende capaciteit voor is.

De ILT heeft in haar handhavings- en uitvoeringstoets de implicaties van het wetsvoorstel voor de handhaving en uitvoering in kaart gebracht. De ILT acht de voorgestelde wijzigingen van de Wwg handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. Wel acht de ILT een uitbreiding van de huidige bezetting noodzakelijk met 7 fte voor de handhaving van de nieuwe regels die voortkomen uit dit wetsvoorstel. Hiervoor is budget beschikbaar gemaakt binnen hoofdstuk XII.

Specifiek ten aanzien van de handhaving op de cabotage vermeldt de ILT dat zij de controles opneemt in het reguliere controleprogramma en dit geen extra fte vereist. Er waren al restricties voor cabotagevervoer en hier werd en wordt al op gehandhaafd. Het wijzigen van de regels voor cabotage heeft geen invloed op de mate en invulling van de handhaving op cabotage. Het onderwerp cabotage wordt standaard meegenomen in wegcontroles van de ILT. Daarnaast worden minimaal 2x per jaar gerichte controles uitgevoerd op cabotagevervoer.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of zij middels betrouwbare en actuele cijfers kan onderbouwen of het aantal chauffeurs met een buitenlands rijbewijs vaker de regels overtreedt dan Nederlandse chauffeurs (op Nederlandse wegen). Voorts moet de regering dan denken aan de rij- en rusttijden, snelheidsovertredingen, overlast et cetera. Deze leden willen weten welke nationaliteiten, anders dan de Nederlandse, oververtegenwoordigd zijn bij ongevallen, overtredingen en overlast op de Nederlandse wegen.

De ILT legt de nationaliteit van chauffeurs of het land dat het rijbewijs heeft afgegeven niet vast en kan deze vraag daarom niet beantwoorden.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering hoe zij verzenders, expediteurs en (sub)contractanten aansprakelijk gaat stellen, hoe zij dit denkt te handhaven en wat de juridische consequenties zijn voor deze groep. Voorts vragen deze leden wat deze groep aan additionele (administratieve) taken krijgt om te voorkomen dat zij onnodig gesanctioneerd gaat worden.

Verzenders, expediteurs en (sub)contractanten krijgen als gevolg van de ketenaansprakelijkheid geen extra (administratieve) taken. Het is aan de handhavende instanties om aan te tonen dat de verzenders, expediteurs en (sub)contractanten wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht gaven een inbreuk op Verordening (EG) nr. 1072/2009 inhielden. De ILT en politie zullen hiertoe in samenspraak met het Openbaar Ministerie een handhavingskader opstellen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of het CBR zich er voldoende van bewust is dat het met dit wetsvoorstel additionele taken krijgt en vragen voorts aan de regering wat het effect van dit wetsvoorstel is op de doorlooptijd van het afnemen van examens voor rijvaardigheidsbewijzen.

Het CBR is zich er bewust van dat de nieuwe wetgeving additionele taken voor het CBR met zich meebrengt. In de voorbereiding van dit wetsvoorstel is het CBR gevraagd een uitvoeringstoets uit te brengen om daarmee de gevolgen die dit wetsvoorstel heeft op het CBR in kaart te brengen. Het CBR heeft in deze toets aangegeven dat het naar verwachting om een klein aantal vervoersmanagers zal gaan en dat de taken kunnen worden ondergebracht binnen de huidige organisatie. De nieuwe taken leggen geen beslag op de examinatoren van het CBR en zullen dus ook geen impact hebben op de reserveringstermijnen.

Transponeringstabel

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of, als het gaat om Artikel 1, onderdeel 7 van de Verordening (2020/1055), het aantal voertuigen dat een maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton inderdaad nihil is. Uit de aanvullende HUF-toets van de ILT bleek tenslotte dat er tegen de verwachtingen in 1.400 voertuigen zijn waarvoor de grens van 500 kg laadvermogen niet de strengste vergunningsgrens was. Deze leden vragen of de regering inderdaad zeker is dat het aantal voertuigen met een maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton nihil is, en zij daarom geen gebruik wil maken van de beleidsruimte om ervaren ondernemers in deze categorie vrij te stellen van examens.

Naar de inschatting van de ILT zijn er inderdaad ongeveer 1400 voertuigen die een toelaatbaar maximum massa van meer dan 2,5 ton hebben en een laadvermogen van 500 kg of minder. Vervoersondernemers die naast deze nieuwe categorie voertuigen ook gebruikmaken van voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500kg, en dat betreft veruit de meeste vrachtwagen en bestelbussen, hebben met de huidige wetgeving al een vergunning nodig. Dus alleen vervoersondernemers die uitsluitend gebruikmaken van de categorie voertuigen met een toelaatbaar maximum massa van meer dan 2,5 ton en een laadvermogen van minder dan 500 kg hebben met dit wetsvoorstel nu een vergunning nodig, terwijl ze dat eerder nog niet nodig hadden.

Om voor de in de Verordening genoemde mogelijke vrijstelling voor de vakbekwaamheidsexamens in aanmerking te komen, moeten volgens de Verordening de vervoersondernemers die uitsluitend met deze categorie voertuigen rijden bovendien de afgelopen 10 jaar voorafgaand aan 20 augustus 2020 onafgebroken een vervoersonderneming hebben beheerd. Naar verwachting zullen zeer weinig tot geen vervoersondernemingen aan al deze voorwaarden voldoen. Nederland heeft daarom geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid om deze vrijstelling in de wet op te nemen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,



Mark Harbers