

Vergaderjaar 2021–2022

36 155

Wijziging van de 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)

Nr. 5**VERSLAG**

Vastgesteld 8 september 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, 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 vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave**blz.**

Inleiding	1
Implementatiewetgeving	2
Rehabilitatie vervoersmanager	2
Verklaring omtrent het gedrag (VOG)	2
Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009	2
Gevolgen verstrijken uitvoeringstermijn van 21 februari 2022	2
Uitvoering en handhaving	3
Transponeringstabel	3

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Wijziging van onder meer de Wet wegvervoer goederen houdende wijziging van verschillende verordeningen teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de vervoersector (hierna: het wetsvoorstel). Zij hebben hierbij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij constateren dat het voorstel op breed draagvlak kan rekenen onder betrokken partijen.

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

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover voor dit moment geen nadere vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Zij hebben daarover nog één vraag.

Het lid van de BBB-fractie heeft met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

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.

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.

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.

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.

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.

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?

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 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 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.

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.

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.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman