

Vergaderjaar 2012–2013

**33 485**

## **Evaluatie Wet wegvervoer goederen**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2012

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel voor de in 2009 in werking getreden Wet wegvervoer goederen (WWG, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 30896) heeft mijn voorganger toegezegd 2 jaar na het in werking treden een evaluatie uit te voeren naar een aantal onderdelen van de wet. Deze onderdelen betreffen de eis van dienstbetrekking, de ondergrens voor de vergunningplicht voor het uitoefenen van beroeps-goederenvervoer en de mede-aansprakelijkheid van verlader voor overbelading van een vrachtwagen.

Hierbij bied ik u de toegezegde evaluatie aan 1). De evaluatie is uitgevoerd onder begeleiding van een klankbordgroep, waarin alle belanghebbende organisaties vertegenwoordigd waren. Ik ga hieronder per onderdeel kort in op de resultaten van de evaluatie.

#### *De eis van dienstbetrekking*

De eis van dienstbetrekking houdt in dat het een vervoerder verboden is vervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto's die niet bij hem in dienst zijn. Het betreffende artikel is in de WWG gehandhaafd na een daartoe strekkend amendement van uw Kamer en toegezegd is dat het artikel kan worden geschrapt, als er een bevredigende oplossing gevonden is voor zzp-ers zonder eigen vrachtauto, waarin bescherming wordt gevonden tegen betaling onder het CAO-loon.

In de evaluatie wordt geconcludeerd dat het laten vervallen van de eis van dienstbetrekking zal leiden tot een toename van het aantal zzp-ers en daardoor tot meer flexibiliteit in de sector. Als zzp-ers zullen dan ook zeker chauffeurs worden ingezet die niet beloond worden op basis van de Nederlandse CAO. Door de toename van het aantal zzp-ers zal de druk op de arbeidsvoorwaarden en op de CAO's in het weggoederenvervoer sterk toenemen.

Geconstateerd wordt voorts dat er met betrekking tot de bescherming van de zzp-chauffeur tegen betaling onder het CAO-loon niets gewijzigd is en derhalve niet aan de gestelde voorwaarde wordt voldaan.

#### *De ondergrens voor de vergunningplicht*

Voor het uitoefenen van beroepsgoederenvervoer is een vergunning noodzakelijk. In Nederland ligt de grens voor de vergunningplicht bij 500 kg laadvermogen. In Europese voorschriften ligt deze grens bij 3 500 kg totaalgewicht. Mede omdat er sprake was van een nationale kop op de Europese regelgeving, werd in het wetsvoorstel voor de huidige WWG voorgesteld de grens voor de vergunningsplicht aan te passen aan de Europese eisen. Op verzoek van de Kamer is het huidige voorschrift in de WWG gehandhaafd.

In de evaluatie wordt geconcludeerd dat de huidige ondergrens voor de vergunningplicht vooral gevolgen heeft voor de koeriersmarkt. Het verhogen van de ondergrens voor de vergunningplicht naar 3 500 kg totaalgewicht zou de mogelijkheid openen om meer met flexibele arbeidskrachten en zzp-ers te gaan werken. De druk op de (lage) tarieven in deze sector neemt daardoor toe, hetgeen negatieve gevolgen heeft voor de arbeidsvoorwaarden.

#### *Mede-aansprakelijkheid van de verlader voor overbelading*

In de WWG is op verzoek van de Kamer een bepaling opgenomen, die het mogelijk maakt ook de verlader strafrechtelijk aansprakelijk te stellen voor schending van beladingsvoorschriften.

In de evaluatie wordt geconstateerd dat het in de praktijk niet altijd eenvoudig blijkt opdrachtgevers verantwoordelijk te stellen voor overbelading. Vervoerders lijken vaak bevreesd hun commerciële relatie op het spel te zetten. Het artikel lijkt echter wel een preventieve werking te hebben en biedt handvaten voor de ILT bij de handhaving. Negatieve effecten van het voorschrift zijn niet gevonden.

#### *Conclusie*

Gezien de resultaten van de evaluatie heb ik besloten op het gebied van de geëvalueerde bepalingen geen wijzigingen aan te brengen in de WWG. Ik concludeer dat de omstandigheden op basis waarvan in 2009 besloten is tot invoering van de geëvalueerde bepalingen niet gewijzigd zijn en dat de consequenties voor onder andere de arbeidsmarkt groot zijn. Dit geldt voor zowel de eis van dienstbetrekking, als de ondergrens van de vergunningplicht.

Voor wat betreft de eis van dienstbetrekking wordt daarnaast niet voldaan aan de gestelde voorwaarde, dat er voor de zzp-chauffeur voldoende bescherming tegen betaling onder het CAO-loon moet zijn.

De bepaling, die het mogelijk maakt de verlader mede-aansprakelijk te stellen voor overbelading, lijkt in elk geval een preventieve werking te hebben. Gezien de schade die overbelading aan kan brengen aan de infrastructuur, acht ik handhaving van deze bepaling van belang.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

1) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer