

Vergaderjaar 2000–2001

**27 634**

**Uitvoering van de Verordening (EG),  
nr. 718/1999, van de Raad van de Europese Unie  
van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten  
aanzien van de capaciteit van de communautaire  
binnenvaartvloot met het oog op de bevordering  
van het vervoer over de binnenwateren  
(PbEG L 90) (Wet capaciteitsbeheersing  
binnenvaartvloot)**

**Nr. 3**

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### 1. Inleiding

Met het onderhavige voorstel wordt beoogd de Verordening betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren die op 29 maart 1999 door de Raad van de Europese Unie is vastgesteld (hierna: de Raadsverordening), in de Nederlandse rechtsorde nader uit te werken. In de Raad is overeenstemming bereikt over een pakket van – o.m. nieuwbouw remmende – maatregelen waarmee, naar verwachting, kan worden verhinderd, dat de effecten van de sinds 1990 uitgevoerde en door de Commissie van de Europese Gemeenschappen gecoördineerde sloopacties teniet worden gedaan, doordat meteen na afloop van die sloopacties een overmaat aan nieuwe scheepsruimte in de vaart wordt gebracht. Het eerste element daarvan betreft het tijdelijk handhaven, maar tevens geleidelijk afbouwen van de verhouding van de oud-voor-nieuwregeling, als bedoeld in artikel 4 van de Raadsverordening, zodat zij zo spoedig mogelijk in gelijke etappes en uiterlijk op 29 april 2003 tot nul is teruggebracht. De maatregelen waarin de Raadsverordening voorziet gelden in de volgende lidstaten van de Europese Unie: België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Oostenrijk. De inhoudelijke aspecten ervan zullen, ingevolge de Raadsverordening, overal gelijk zijn. Het tweede element waarin de Raadsverordening voorziet is het, op bepaalde daarin genoemde tijdstippen, scheppen van mogelijkheden om bij ernstige verstoring van de markt de oud-voor-nieuwregeling te reactiveren en deze al dan niet gepaard te doen gaan met structurele saneringsmaatregelen.

Via een op 28 april 1999 door alle Verdragsluitende Staten ondertekend Aanvullend Protocol nr. 5 bij de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herzene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161) is ook Zwitserland bij de regelingen betrokken. Voorts wordt met de Verordening Nr. 805/1999 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 16 april 1999 (PbEG L 102/64) een aantal bepalingen vastgesteld ter uitvoering van de Raadsverordening (PbEG L 90).

Verordeningen van de Europese Unie zijn verbindend in al hun onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in alle lidstaten. Een aantal elementen van de onderhavige Raadsverordening noodzaakt echter tot een nadere uitwerking in de Nederlandse rechtsorde. Deze heeft plaats bij een wet in formele zin, onder meer wegens de te treffen sancties op de in de Raadsverordening opgenomen verboden en de daarin aan de nationale overheden opgelegde verplichting controle uit te oefenen op de nakoming van de aan de eigenaren van binnenschepen opgelegde verplichtingen.

## **2. De ontstaansgeschiedenis van de Raadsverordening**

In 1986 heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen op aandring van het gehele internationale bedrijfsleven het initiatief genomen tot internationaal gecoördineerde nationale sloopregelingen in combinatie met een internationale regeling ter verhindering van het ontstaan van nieuwe overcapaciteit, de oud-voor-nieuwregeling. Intensief overleg in 1987 tussen de diensten van de Commissie, vertegenwoordigers van de betrokken nationale overheden, het internationale binnenvaartbedrijfsleven en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft ertoe geleid, dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen in mei 1988 een voorstel voor een Raadsverordening betreffende de structurele sanering van de binnenvaart aan de Raad heeft kunnen voorleggen. Uiteindelijk is tijdens de Raadsvergadering van 14 maart 1989 overeenstemming bereikt en heeft de formele vaststelling van de Raadsverordening op 27 april 1989 plaatsgehad. In verband met de deelname van Zwitserland aan de capaciteitsmaatregelen werd op 25 april 1989 te Straatsburg het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herziene Rijnvaartakte ondertekend.

Op 28 april 1989 traden Verordening (EEG) Nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart en Verordening (EEG) Nr. 1102/89 van de Commissie ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van Verordening 1101/89 van de Raad in werking. Doel van deze verordening was te komen tot een daadwerkelijke vermindering van het overschot aan scheepsruimte en tevens te voorkomen, dat het effect van de gecoördineerde sloopactie werd teniet gedaan door de gelijktijdige ingebruikneming van extra scheepsruimte. Deze verordeningen zijn uitgewerkt in de Wet structurele sanering binnenvaart. De doelstelling van de capaciteitsmaatregelen – de vermindering van de capaciteiten van de betrokken vloten voor het vervoer van droge lading en van de duwboten met 10% en ten aanzien van tankschepen met 15% – werd nagenoeg gerealiseerd. De aan deze regeling verbonden kosten werden door de binnenvaartsector betaald, maar door de nationale overheden renteloos voorgeschoten. De voorgeschoten bedragen dienden binnen 10 jaren te worden terugbetaald, hetgeen ruimschoots is gelukt.

Echter, in 1992 werd geconstateerd, dat er in de sector binnenvaart nog steeds sprake was van overcapaciteit. Dit leidde tot nieuwe sloopactiviteiten die werden gefinancierd met de middelen die in het kader van de oud-voor-nieuwregeling door de nationale sloopfondsen vanaf ultimo 1992 werden ontvangen. Deze maatregelen werden mogelijk gemaakt door Verordening (EEG) Nr. 3690/92 van de Commissie van 21 december 1992. Sloopactiviteiten konden evenwel pas dan plaatsvinden als er voldoende middelen in de fondsen aanwezig waren. Schepen werden mondjesmaat en in volgorde van een internationaal gecoördineerde wachtlijst, waarop de aanvragen in volgorde van binnenkomst werden vermeld, gesloopt. De omvang van de vloten nam evenwel sterker toe dan de afname die kon worden gerealiseerd via genoemde wachtlijst. Dit ondanks het feit, dat het verhoudingscijfer van de oud-voor-nieuwregeling op grond van Verordening (EG) Nr. 2812/94 van de Commissie van 18

november 1994 werd verhoogd van 1:1 tot 1,5:1. Hieraan lag met name ten grondslag de mogelijkheid om schepen tegen lage prijzen in derde landen te laten bouwen. Een ander negatief effect op de vlootcapaciteit was de ongunstige ontwikkeling van de vervoersmarkt.

De nieuw in de vaart gebrachte schepen hebben in vrijwel alle gevallen een grotere omloopsnelheid dan de voor de sloop aangemelde schepen. Dat houdt verband met het feit, dat zij veelal in volcontinu dienst worden ingezet, sneller zijn en doorgaans sneller geladen en gelost kunnen worden.

Het aantal aanvragen voor een slooputkering op de gemeenschappelijke wachtlijst nam, bij gebrek aan voldoende middelen, gestaag toe. Dit bracht de betrokken lidstaten ertoe bedragen in de nationale sloopfondsen te storten die de sloop mogelijk maakten van alle op de gemeenschappelijke wachtlijst per 30 juni 1994 ingeschreven binnenschepen. Hiertoe werd een budget van ruim 26 miljoen ECU noodzakelijk geacht. Deze actie werd vastgelegd in Verordening (EG) Nr. 3039/94 van de Commissie van 14 december 1994. Omdat voor een aantal ondernemers de sloop van hun schip door deze «inhaalactie» te snel kwam, werd de lijst tot genoemde datum van 30 juni 1994 aanzienlijk ingekort. Als gevolg hiervan kostte de sloop van de Nederlandse schepen vermeld op de wachtlijst de Nederlandse overheid circa f 17 miljoen in plaats van de ter beschikking staande f 25 miljoen. Na 30 juni 1994 groeide de gezamenlijke wachtlijst weer substantieel aan. Eigenaren die zich aanvankelijk hadden teruggetrokken meldden zich opnieuw aan.

In de algemene begroting van de Europese Unie was voor het jaar 1995 een krediet opgenomen van 5 miljoen ECU ten behoeve van de structurele sanering van de binnenvaart. Ook dit bedrag werd gebruikt voor de sloop van op de wachtlijst ingeschreven binnenschepen. Een en ander is vastgelegd in Verordening (EG) Nr. 2819/95 van de Raad van 5 december 1995 en Verordening (EG) Nr. 2839/95 van de Commissie van 8 december 1995. Ultimo 1996 werd nog eens 20 miljoen ECU Gemeenschapsgeld ter beschikking gesteld. Nederland ontving hiervan ca. f 20 miljoen. Dit werd, onder meer, vastgelegd in Verordening (EG) Nr. 2326/96 van de Commissie van 4 december 1996, houdende verdeling voor 1996 van de communautaire bijdrage en de bijdragen van de betrokken lidstaten aan de sloopfondsen.

Richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996, houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap, voorzag in een geleidelijke afschaffing van de toerbeurtsystemen, die moest uitmonden in een volledige liberalisering van de markt op 1 januari 2000. De ter begeleiding van deze Richtlijn vastgestelde Verordening (EG) Nr. 2254/96 van de Raad van 19 november 1996 voorzag in een nieuwe grootschalige structurele saneringsactie over de jaren 1996, 1997 en 1998 die de capaciteit van de vloot met ongeveer 15% moest reduceren. De kosten aan deze regeling verbonden mochten maximaal 192 miljoen ECU bedragen. Zij werden als volgt over de partijen verdeeld: Europese Unie 20 miljoen ECU, betrokken lidstaten 144 miljoen ECU en het internationale bedrijfsleven 28 miljoen ECU. Dit werd vastgelegd in de volgende drie Verordeningen:

- a. Verordening (EG) Nr. 2326/96 van de Commissie van 4 december 1996;
  - b. Verordening (EG) Nr. 241/97 van de Commissie van 10 februari 1997;  
en
  - c. Verordening (EG) Nr. 2433/97 van de Commissie van 8 december 1997.
- De doelstelling van de actie, het slopen van 15% van de vloot, is nagevoegd gehaald. Uiteindelijk bleken de kosten ca. 17 miljoen ECU minder te bedragen.

Eerder genoemde Verordening 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 liep op 28 april 1999 af. Daarmee zou tevens een einde komen aan de oud-voor-nieuwregeling. De Raad van Transportministers oordeelde echter, dat het wenselijk was de oud-voor-nieuwregeling gedurende een overgangperiode van vier jaren te handhaven, een en ander zoals beschreven in de inleiding.

Het overleg in de Raad leidde uiteindelijk tot het op 29 maart 1999 ondertekenen en tot het in werking treden per 29 april 1999 van in de aanhef genoemde Verordening (EG) Nr. 718/1999 van de Raad. Per die datum trad tevens in werking Verordening (EG) Nr. 805/1999 van de Commissie van 16 april 1999 tot vaststelling van een aantal bepalingen ter uitvoering van de Raadsverordening voornoemd.

### **3. Beschrijving van de inhoud van de Verordeningen**

#### *De Raadsverordening Nr. 718/1999*

Eerste doel van deze Raadsverordening is het handhaven van de oud-voor-nieuwregeling gedurende een overgangsfase van ten hoogste vier jaren, waarin de verhoudingen, waarover later in deze memorie meer, tot nul worden teruggebracht en de communautaire marktinterventie geleidelijk wordt beëindigd. Omdat de oud-voor-nieuwregeling onmisbaar is gebleken voor de evenwichtige werking van de binnenvaartmarkt en deze regeling het belangrijkste instrument blijft waarmee bij een ernstige verstoring van de genoemde markt, zoals omschreven in artikel 1 van Richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996, kan worden opgetreden, is het van belang dit instrument na de overgangsfase van vier jaar te handhaven. Handhaven op het niveau nul en dienend als waakmechanisme, dat alleen bij ernstige verstoring van de markt in de zin van de hiervoor genoemde Richtlijn kan worden gereactiveerd.

Tweede doel van de Raadsverordening is het instandhouden van de bij Verordening (EEG) Nr. 1101/89 van de Raad opgerichte sloopfondsen in de bij de binnenvaart betrokken lidstaten, zij het thans als fonds voor de binnenvaart. Elk fonds beschikt over een reservefonds, dat drie afzonderlijke rekeningen omvat: één voor de drogeladingschepen, één voor de tankschepen en één voor de duwboten.

Derde doel is, dat de Raadsverordening aangeeft, dat de regulering van de scheepsruimte in de eerste plaats op de weg ligt van de ondernemingen in de sector en dat de kosten van de te treffen maatregelen gedragen moeten worden door de in de binnenvaart actieve ondernemingen. Gedoeld wordt op de maatregelen genoemd in artikel 3, vierde en vijfde lid, van de Raadsverordening. Dit kunnen structurele saneringsmaatregelen zijn conform artikel 6 van deze Raadsverordening. Hiervoor is al aangegeven, dat een andere maatregel kan zijn het reactiveren van de oud-voor-nieuwregeling, maar niet eerder dan nadat de verhouding hiervan op uiterlijk 29 april 2003 tot nul is teruggebracht.

– Beknopte toelichting op de belangrijkste artikelen van de Raadsverordening

*Artikel 3* ziet op de oprichting van het fonds voor de binnenvaart en het reservefonds met drie rekeningen en vermeldt met welke middelen dit reservefonds wordt gevoed. Ook wordt beschreven waarvoor het reservefonds kan worden gebruikt en geeft het artikel de onderlinge financiële solidariteit tussen de fondsen van de lidstaten aan. De financiële solidariteit treedt in werking bij alle uitgaven en alle in het derde lid, tweede alinea, bedoelde middelen van de fondsen. Doel hiervan is een gelijke

behandeling voor alle onder deze Raadsverordening vallende vervoerders. Om dat te bereiken inventariseert de Commissie, samen met de fondsautoriteiten, aan het begin van elk jaar de in het reservefonds aanwezige middelen. In geval van een nieuwe saneringsactie worden de rekeningen van de onderscheiden fondsen onderling verevend. Dit leidt ertoe, dat fondsen met alsdan relatief veel sloopuitkeringen en weinig fondsmiddelen geld overgeheveld krijgen uit fondsen waar het omgekeerde het geval is. Deze middelen zijn daarmee inkomsten en uitgaven van de fondsen.

De fondsen worden beheerd door de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat. Deze betreft zijn nationale representatieve organisaties voor de binnenvaart bij dit beheer. Dit kan in Nederland door het onderwerp op de agenda van de vergaderingen van het Permanent overlegorgaan goederenvervoer/ Deelorgaan binnenvaart te plaatsen.

In Nederland wordt het fonds voor de binnenvaart, zoals het ook wordt genoemd in de Raadsverordening, gevormd door artikel 05.34 van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dit betreft zowel de ontvangsten als de uitgaven. Op deze manier is het fonds ingebed in de Nederlandse begrotingssystematiek, zoals deze is geregeld in de relevante wet- en regelgeving inzake comptabiliteit.

*Artikel 4* regelt de oud-voor-nieuwregeling en de modaliteiten daarvan. Ook is de afbouw van deze regeling tot nul in dit artikel vastgelegd. Verder is geregeld, dat, zodra de verhouding nul is geworden, de regeling een waakmechanisme wordt dat alleen kan worden gereactiveerd bij ernstige verstoring van de markt als bedoeld in artikel 6. Ook kunnen de lidstaten op grond van dit artikel 4 toestemming verlenen om schepen die definitief uit de markt zijn genomen in plaats van te slopen te gebruiken voor andere doeleinden dan goederenvervoer. Die andere doeleinden zijn expliciet in de Raadsverordening genoemd.

*Artikel 6* geeft aan, dat de oud-voor-nieuwregeling bij ernstige verstoring volgens een bepaalde procedure kan worden gereactiveerd. Het tevens nemen van structurele saneringsmaatregelen is dan mogelijk. Dit artikel behandelt verder de procedure en de voorwaarden voor het verkrijgen van een sloopuitkering.

*Artikel 7* geeft de Commissie een aantal bevoegdheden met betrekking tot het onder meer vaststellen van:

- de oud-voor-nieuwverhouding voor de verschillende scheepstypes;
- de hoogte van de speciale bijdragen (oud-voor-nieuwbijdragen);
- de inhoud en voorwaarden van de sloop- en oud-voor-nieuwregeling;
- de waarderingscoëfficiënten voor de verschillende scheepstypes en -categorieën;
- de financiële solidariteit tussen de fondsen.

*Artikel 8* biedt de lidstaten de mogelijkheid tot het nemen van flankerende maatregelen op sociaal-economisch gebied. De Nederlandse overheid is naar huidige opvatting niet voornemens andere dan de reeds geldende generieke maatregelen te entameren. Zo is vervroegde pensionering, indien aan de geldende voorwaarden wordt voldaan, krachtens de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen, ook voor binnenvaartondernemers mogelijk. In de binnenvaart is verder nog immer sprake van een tekort aan gekwalificeerde arbeidskrachten. Het subsidiëren van omscholingscursussen is dan ook niet opportuun. In de periode 1996/1998 vigeerde in Nederland de Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart. Op grond van deze regeling zijn in die periode een vijftal nieuwe samenwerkingsverbanden opgericht. Deze nieuwe verbanden, maar ook de circa acht voorheen reeds bestaande, hebben nog steeds behoefte aan nieuwe deelnemers. Een nieuwe regeling ter bevordering van samenwerkingsverbanden is derhalve niet gewenst, ook al niet uit concurrentie-oogpunt.

Indien overigens de organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen hier unaniem om vragen, kunnen de in de Raadsverordening genoemde

flankerende maatregelen ook gefinancierd worden met de middelen van het reservefonds. Van deze mogelijkheid hebben de organisaties evenwel nog geen gebruik willen maken.

#### *De Commissieverordening Nr. 805/1999*

Doel van deze Verordening is het vaststellen van een aantal bepalingen ter uitvoering van Raadsverordening nr. 718/1999. Een in deze verordening vastgelegde belangrijke modaliteit is de gewijzigde oud-voor-nieuwverhouding.

– Beknopte toelichting op de Commissieverordening

*Artikel 2* regelt de grootte en de berekening van de speciale (oud-voor-nieuw) bijdragen.

*Artikel 3* bepaalt de waarderingscoëfficiënten ter berekening van de gelijkwaardige tonnages binnen de onderscheiden scheepscategorieën. Dit is nodig, omdat bijvoorbeeld aan een motorvrachtschip een grotere «waarde» wordt toegekend dan aan een duwbak voor het vervoer van droge lading (factor 1 versus factor 0,5).

*Artikel 4* stelt de verhouding tussen de oude en de nieuwe tonnage vast. Na de wijzigingsverordening van de Commissie d.d. 13 juli 2000, nr. 1532/2000, is die verhouding voor drogeladingschepen 0,8:1, dat wil zeggen, dat 0,8 oude ton moet worden ingeleverd voor één (1) nieuw te bouwen ton of dat er een speciale bijdrage wordt betaald die conform deze verhouding wordt berekend, voor tankschepen is die verhouding 1,15:1 en voor duwboden 0,50:1. Deze verschillen houden verband met de marktsituatie die geldt in de onderscheiden deelmarkten.

*Artikel 5* geeft de wiskundige formule weer ten behoeve van de berekening van de financiële solidariteit tussen de fondsen.

*Artikel 6* tenslotte somt de deskundigen op die deel uitmaken van de «groep deskundigen». Bij deze groep deskundigen wint de Commissie advies in voor alle aangelegenheden met betrekking tot het beleid inzake de capaciteit van de communautaire vloten.

#### **4. Het wetsvoorstel**

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven, noodzaakt een aantal elementen van de onderhavige Verordeningen tot een nadere uitwerking in de Nederlandse rechtsorde. Deze elementen hebben vooral betrekking op de handhaving van de wet en de sanctionering bij overtreding of niet-nakoming ervan door de ondernemers in de binnenvaartsector. Bij de artikelsgewijze behandeling wordt hierop nader ingegaan. In het onderhavige wetsvoorstel wordt zoveel mogelijk naar de Raads- en de Commissieverordening verwezen. Doordat zo min mogelijk van de inhoud van de Verordeningen in het wetsvoorstel wordt overgenomen, wordt voorkomen, dat er onduidelijkheid kan ontstaan ten aanzien van de juridische aard van de toepasselijke bepalingen.

De Raadsverordening bepaalt, dat de betrokken lidstaten een fonds voor de binnenvaart dienen op te richten. Omdat de Nederlandse overheid belast is met het beheer van het fonds voor de binnenvaart, voorziet het voorstel van wet hierin. Tevens is aangegeven wat de ontvangsten en de uitgaven van het fonds kunnen zijn. Het fonds voor de binnenvaart wordt in Nederland vormgegeven door middel van het boeken van de ontvangsten en de uitgaven in dit kader op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Op deze manier worden zowel de ontvangsten en de uitgaven als de financiering van het flankerend beleid gegarandeerd. Terzake wordt overleg gepleegd met de nationale representatieve organisaties op het terrein van de binnenvaart, zoals deze zijn vertegenwoordigd in het



Permanent overlegorgaan goederenvervoer. Dit overlegorgaan kent een zogenaamd Deelorgaan binnenvaart. Om praktische redenen kan het bedoelde overleg in eerste instantie plaatsvinden met dit deelorgaan of een daaruit geselecteerde werkgroep.

Anders dan bij de totstandkoming van de Wet structurele sanering binnenvaart het geval was, geldt, dat de Wet sloopregeling binnenvaart (Stb. 1976, 411) thans kan worden ingetrokken. De redenen hiervoor zijn:

- Verordening (EG) Nr. 718/1999 van de Raad heeft een permanent karakter gekregen. Immers, artikel 4, tweede lid, derde alinea bepaalt: «Zodra de verhouding nul is geworden, wordt de regeling tot een waakmechanisme, dat alleen kan worden gereactiveerd bij ernstige verstoring van de markt, overeenkomstig artikel 6». Artikel 6 regelt voorts, dat in geval van verstoring van de markt de Commissie de oud-voor-nieuwregeling voor een beperkte periode kan reactiveren en deze regeling al dan niet gepaard kan doen gaan met structurele saneringsmaatregelen. Dit maakt het achter de hand houden van een nationale wet als de Wet sloopregeling binnenvaart, die overigens al sedert 1 januari 1990 niet meer wordt toegepast, overbodig. Daarbij is het een fictie te veronderstellen, dat er een nationale sloopregeling zal kunnen worden toegepast wanneer de marktomstandigheden daarom niet vragen. Evenmin is het waarschijnlijk, dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen voor zo'n nationale sloopregeling toestemming zou verlenen. Er is immers gekozen voor communautaire capaciteitsregelingen.
- De Wet sloopregeling binnenvaart voorzag in artikel 9 in de mogelijkheid om gedurende een bepaalde periode een bijdrage te heffen voor het verrichten van onderzoek naar de capaciteit van de vloot. In dit verband kan worden verwezen naar het marktobservatiesysteem dat op dit moment in opdracht van de Commissie van de Europese Gemeenschappen wordt ontwikkeld. Bij het nemen van besluiten houdt de Commissie ook rekening met de resultaten van de vervoersmarkten in de Gemeenschap en met de te verwachten ontwikkeling daarvan. Met betrekking tot de omvang van de nationale vloten en de nieuw te bouwen of uit derde landen ingevoerde schepen doen de lidstaten jaarlijks melding aan de Commissie. Een nationaal capaciteitsonderzoek, gefinancierd met geld van de sector, is hiermee overbodig geworden en daarmee eveneens het handhaven van de Wet sloopregeling binnenvaart.

## **5. Bestuurslasten**

Terzake van de beleidsmatige aspecten wordt opgemerkt, dat geen extra bestuurslasten ontstaan. Gebruik kan worden gemaakt van bestaande voorzieningen en dito organen.

De uitvoerende werkzaamheden zullen binnen de bestaande bezetting van de Afdeling binnenvaart en de Stafafdeling Financiën, Planning en Control van de Rijksverkeersinspectie kunnen worden opgevangen. Voor beide afdelingen geldt, dat de lasten, ten opzichte van die welke golden bij de uitvoering van de Wet structurele sanering binnenvaart, in belangrijke mate zullen afnemen. Immers, er behoeven geen jaarlijkse heffingen te worden opgelegd en geïnd. Van bezwaar- en beroepschriften zal in dit verband dan evenmin sprake zijn. Verder nemen de werkzaamheden voorshands in belangrijke mate af, omdat de oud-voor-nieuwverhouding, overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van de Raadsverordening, eerst gelijk aan nul dient te zijn en er sprake moet zijn van een crisissituatie, alvorens aanvragen voor een slooypuitkering kunnen worden ingediend.

Het vorenstaande houdt in, dat de uitvoerende werkzaamheden vooralsnog beperkt zullen blijven tot de uitvoering van de oud-voor-nieuwregeling. Die werkzaamheden betreffen het beoordelen van de aanvragen in het kader van die regeling, het opleggen en innen van de speciale bijdragen en de controle op de sloop van de schepen die kunnen dienen als vervangende tonnage ten behoeve van nieuwbouwschepen. Het afwijzen van bedoelde aanvragen kan leiden tot bezwaar- en beroep-schriften. Naar verwachting zal hier echter geen taakverzwaring voor de rechterlijke macht uit voortvloeien, omdat de praktijk tot op heden heeft uitgewezen, dat, gelet op de bij de bezwaarprocedure betrachtte zorgvuldigheid, tegen de beschikkingen op de bezwaarschriften geen beroep bij de rechter wordt ingesteld.

Ten behoeve van de uitvoering van – en de controle op – de oud-voor-nieuwregeling en in een later stadium mogelijk ook een sloopregeling, conform artikel 6 van de Raadsverordening, is een intensieve samenwerking tussen de Scheepvaartinspectie en de Rijksverkeersinspectie noodzakelijk. Ook het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) wordt bij de controle op de regeling betrokken. De Centrale Registratie Binnenschepen (CRB) van de Rijksverkeersinspectie biedt een goed uitgangspunt voor eenvoudige controles. De CRB ontvangt van verschillende diensten, waaronder het Kadaster, de Scheepsmetingsdienst en de Scheepvaartinspectie, informatie die kan dienen om de controle eenvoudiger te maken.

## **6. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

De begripsomschrijving «lidstaten» (onderdeel d) heeft betrekking op de landen die op grond van artikel 3 van de Raadsverordening verplicht zijn een fonds voor de binnenvaart op te richten. Het gaat hier, zoals eerder vermeld, om België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Oostenrijk. Uit het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziane Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161) vloeit voort, dat ook Zwitserland een fonds voor de binnenvaart opricht en dus een vergelijkbare positie heeft met de lidstaten (zie bijvoorbeeld artikel 2, derde lid, onderdeel b, van het wetsvoorstel).

### *Artikelen 2 en 3*

Deze artikelen geven uitvoering aan artikel 3 van de Raadsverordening. Onderdeel daarvan is de solidariteitsverevening. Zij treedt in werking bij alle inkomsten en uitgaven van het fonds. Doel van de verevening is de gelijke behandeling voor alle onder de Raadsverordening vallende vervoerders. Om dat te bereiken inventariseert de Commissie, zoals reeds in onderdeel 3 van deze memorie van toelichting bij de beknopte toelichting op artikel 3 van de Raadsverordening is gesteld, samen met de fondsautoriteiten aan het begin van elk jaar de in het reservefonds aanwezige middelen. In geval van een nieuwe saneringsactie worden de rekeningen van de onderscheiden fondsen onderling verevend. Dit leidt ertoe, dat fondsen met alsdan relatief veel sloopuitkeringen en weinig fondsmiddelen geld overgeheveld krijgen uit fondsen waar het omgekeerde het geval is. Deze middelen zijn daarmee inkomsten en uitgaven van de fondsen.

De op nationaal niveau representatieve organisaties op het terrein van de binnenvaart worden bij het beheer van het fonds betrokken, aangezien ook zij daaraan hun bijdragen leveren. Op grond van het Besluit overleg Verkeer en Waterstaat vindt, zoals in onderdeel 3 reeds aangegeven, deze betrokkenheid plaats in het Permanent overlegorgaan goederenvervoer (Deelorgaan binnenvaart).



#### *Artikel 4*

In dit artikel zijn enige bevoegdheden van de Minister vastgelegd die van belang zijn voor de inkomsten en de uitgaven van het fonds voor de binnenvaart. In Nederland betekent dit, dat de Minister hiervoor zorg draagt via de verantwoordelijkheid voor het beheer van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

#### *Artikel 5*

In dit artikel wordt de basis gelegd voor de uitvoeringsvoorschriften die in Nederland ter zake van deze bevoegdheden in acht moeten worden genomen, onder andere wegens het financiële belang van de overheid bij het fonds voor de binnenvaart en wegens de bij het Ministerie beschikbare expertise. Deze uitvoeringsvoorschriften zullen bijvoorbeeld betrekking hebben op de indiening van een aanvraag om een slooppremie, op het afgeven van een bewijs, wanneer door de eigenaar van het binnenschip is voldaan aan de voorwaarden om onder de oud-voor-nieuwregeling te kunnen vallen, op het controleren van de sloop of op de formaliteiten waaraan door de eigenaar van een binnenschip moet worden voldaan bij het, in afwachting van de slooppremie, uit de vaart nemen van een binnenschip.

#### *Artikel 6*

Met dit artikel wordt voldaan aan artikel 9, eerste lid, van de Raadsverordening, het toezicht- en sanctieregime. Ingevolge artikel 12, eerste lid, van het wetsvoorstel is overtreding van artikel 6 een economisch delict. Artikel 3 van de Wet op de economische delicten stelt deelneming aan een binnen Nederland gepleegd economisch delict strafbaar, ook al heeft de deelnemer zich buiten Nederland aan het delict schuldig gemaakt. Artikel 7, onderdeel c, van de Wet op de economische delicten stelt als bijkomende straf gehele of gedeeltelijke stillegging van de onderneming van de veroordeelde waarin het economisch delict is begaan, voor een tijd van ten hoogste een jaar. Het delict wordt aangemerkt als overtreding.

#### *Artikel 7*

Bij de ingevolge onderdeel c aan te wijzen ambtenaren wordt in eerste instantie gedacht aan de ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie.

#### *Artikel 8*

In de Raadsverordening en de Commissieverordening ontbreken voorzieningen met betrekking tot het invorderingsregime. Daarom is het invorderingsregime in het onderhavige wetsvoorstel geregeld en is de uitvoering ervan aan de Minister opgedragen.

#### *Artikel 9*

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid een ongewenste situatie te voorkomen of te doen ophouden. De daarmee in verband staande kosten kunnen met toepassing van Afdeling 5.3 van de Algemene wet bestuursrecht verhaald worden op de overtreder.

#### *Artikel 10*

Het College van beroep voor het bedrijfsleven blijft, evenals dat het geval

was in de Wet structurele sanering binnenvaart, de aangewezen beroepsinstantie.

#### *Artikel 11*

Met de Raadsverordening van 29 maart 1999 is de grond voor het voortbestaan van de Wet structurele sanering binnenvaart komen te vervallen. Aangezien artikel 21, tweede lid, van voornoemde wet zulks reeds bepaalt, is een apart intrekingsartikel overbodig.

Wat het intrekken van de Wet sloopregeling binnenvaart betreft kan worden verwezen naar hetgeen in onderdeel 4 van deze memorie van toelichting is opgemerkt inzake het langdurig buiten toepassing zijn van deze wet en het definitieve beheersingskarakter van de Raadsverordening. Deze wet is, zoals gesteld, overbodig geworden.

#### *Artikel 12*

Ten aanzien van het eerste lid kan worden verwezen naar de toelichting bij artikel 6.

Door middel van het tweede lid worden de verwijzingen in de Wet vervoer binnenvaart naar de vorige Raadsverordening vervangen door verwijzingen naar de huidige Raadsverordening.

#### *Artikel 13*

Deze overgangsbepaling draagt er zorg voor, dat de Wet structurele sanering binnenvaart ten aanzien van eventuele onder dat regime ingestelde bezwaren en beroepen van toepassing blijft.

#### *Artikel 14*

Dit artikel sluit aan bij de rechtstreekse toepasselijkheid van de Raadsverordening in elke lidstaat.

De artikelen 6, 8, 9 en 10 zijn van de terugwerkende kracht uitgezonderd, gelet op de mogelijke onuitvoerbare en ongewenste rechtsgevolgen daarvan. Gelet op de rechtstreekse toepasselijkheid van de Raadsverordening, bestaat wel de verplichting tot het betalen van de in artikel 8 genoemde speciale bijdrage vanaf het moment van inwerkingtreding van de Raadsverordening. Artikel 12, eerste lid, is van de terugwerkende kracht uitgezonderd in verband met het in artikel 1, eerste lid, van het Wetboek van Strafrecht terzake neergelegde beginsel.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

## TRANSPONERINGSTABEL

Verordening (EG), nr. 718/1999, van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren (PbEG L 90)

---

Artikel 1	Behoeft geen uitvoering
Artikel 2	Behoeft geen uitvoering
Artikel 3	Is uitgevoerd in de artikelen 2, 3 en 4 van het onderhavige wetsvoorstel
Artikel 4, eerste lid	Is uitgevoerd in de artikelen 5, 6 en 8 van het onderhavige wetsvoorstel en in het ontwerp van de Regeling capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot
Artikel 4, tweede lid	Behoeft geen uitvoering
Artikel 4, derde lid	Is uitgevoerd in artikel 8 van het onderhavige wetsvoorstel en in het ontwerp van de Regeling capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot
Artikel 4, vierde, vijfde en zesde lid	Behoeft geen uitvoering
Artikel 5, eerste lid	Behoeft geen uitvoering
Artikel 5, tweede lid	Is uitgevoerd in het ontwerp van de Regeling capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot
Artikel 6	Is uitgevoerd in artikel 5 van het onderhavige wetsvoorstel en in het ontwerp van de Regeling capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot
Artikel 7	Behoeft geen uitvoering
Artikel 8	Is uitgevoerd in artikel 2, tweede lid, van het onderhavige wetsvoorstel
Artikel 9, eerste lid	Hieraan wordt voldaan in het onderhavige wetsvoorstel en in het ontwerp van de Regeling capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot
Artikel 9, tweede tot en met vierde lid	Behoeft geen uitvoering
Artikel 10	Behoeft geen uitvoering

---