

Bijdrage aan nr. WJZ/18090520 houdende wijziging van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet in verband met enkele aanpassingen van de bepalingen.

Het voorstel om een aantal aanpassingen door te voeren aan de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet is gepubliceerd op 18 oktober 2018 en middels deze bijdrage willen wij als organisatie Dumipro onze zienswijze indienen.

Wij willen een bijdrage leveren aan de wijziging van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet (URM) specifiek, maar niet uitsluitend, over het onderwerp wegen van mest. Wij als belangenorganisatie voor mestverwerkers staan open om overleg te voeren voor wijzigingen in de Uitvoeringsregeling. Het belang van de mestverwerkers is groot in deze regeling, echter zien wij als mestverwerkers nieuwe problemen ontstaan omdat fraude en bedrog niet integraal aangepakt worden met deze wijzigingen.

Belangenorganisatie DumiPro ziet dat het frauderen met mest hierdoor juist vergemakkelijkt, en meer problemen oplevert in het kader van toezicht. Graag willen wij middels 4 case voorbeelden de zaak toelichten.

Voorbeeld 1:

De vrachtwagen laadt bij de veehouder mest. Op het moment dat de vrachtwagen bijna vol is, wordt het gewicht al afgedrukt op het vervoersbewijs. Daarna wordt er nog verder gegaan met laden, waardoor er méér mest in de vrachtwagen zit dan op de vervoersbewijs staat. Bij het lossen ontvangt de mestverwerker meer mest, en dus meer fosfaat, dan in werkelijkheid. De controle die de verwerker heeft door direct voor en na het lossen te wegen, valt weg. De wet schrijft immers vanaf 2019 voor dat “... mest direct na aanvang van het vervoer gewogen moet worden.”

Voorbeeld 2:

Het leeggewicht moet vóór het transport bepaald zijn, in de praktijk word veelal na het lossen het leeggewicht bepaald. Wanneer een vrachtwagen zijn leeggewicht elders bepaald heeft, kan eenvoudig een lager gewicht bepaald zijn dan in werkelijkheid. Controle is onmogelijk door afnemers en verwerkers, omdat wegen niet meer op hun eigen locatie plaatsvindt. Een volle vrachtwagen zal minder mest bevatten dan het vervoersbewijs aangeeft. Net als bij voorbeeld 1, valt de controlemogelijkheid voor de verwerker / afnemer weg. En blijft de chauffeur/intermediair in de gelegenheid om gemakkelijk te frauderen.

Voorbeeld 3:

Het leeggewicht moet vóór het transport bepaald zijn. Auto 1 met leeggewicht 22.000kg gaat de containers afzetten bij klant Pietersen. Auto 2 met leeggewicht 25.000kg gaat de bakken ophalen bij klant Pietersen na laden en levert dus 3 ton meer bij de verwerker dan op de weegbon staat.

Voorbeeld 4:

21 januari 2019

Het leeggewicht moet vóór het transport bepaald zijn. Auto rijdt met lege dieseltank naar klant Pietersen om daar de bakken af te zetten. Auto rijdt via het tankstation om te tanken. Auto gaat daarna containerbakken ophalen en heeft een gewichtsverschil van 700 kg wat hij meer bij verwerker lost dan in de werkelijkheid.

In het algemeen geldt, dat niet iedereen is ervan gediend dat intermediair met mest (vast of vloeibaar) over bepaalde weegbruggen gaan. Weegbruggen zijn niet altijd openbaar, en niet elke ondernemer zit erop te wachten dat zijn weegbrug voor mest gebruikt wordt. Mestverwerkers hebben een systeem wat waterdicht is voor hun eigen bedrijven. Verwerkers zijn in veel minder getale aanwezig dan intermediairs, wij staan open voor verder overleg over de aanpassing van de Uitvoeringsregeling Meststoffenwet.

Namens het Bestuur :

Henk Willems

Secretaris

Claudia van Genugten

Voorzitter

Frans Swinkels

Penningmeester

info@dumipro.nl