

Zitting 1976–1977

14 384

## Wijziging van de Wet Autovervoer Goederen

Nr. 7

### MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 20 april 1977

#### Algemeen

De ondergetekende is erkentelijk voor het feit, dat alle leden kunnen instemmen met de grondbeginselen en de doeleinden van het onderhavige wetsontwerp. Ook het feit, dat de leden het erover eens waren, dat dit wetsontwerp zo spoedig mogelijk in behandeling diende te worden genomen en dat zij daaraan alle medewerking hebben verleend, verheugt de ondergetekende.

Hij vertrouwt erop dat hetgeen in het navolgende zal worden gesteld, ertoe zal bijdragen dat deze behandeling spoedig kan worden afgerond.

Wat betreft de vraag van de zijde van de S.G.P.-fractie in hoeverre de onderdelen A, B, C en E van het tussen werkgevers, werknemers en de overheid overeengekomen protocol zijn geëffectueerd en er sprake is van onderlinge beïnvloeding van de gemaakte afspraken in het bijzonder wat betreft lonen en prijzen maar ook met betrekking tot enkele voorzieningen in andere wetten die indirect van invloed zijn in de vervoersector, zij het volgende opgemerkt.

Het op 17 december jl. overeengekomen protocol bevat de overeenstemmende wilsverklaring van de drie betrokken partijen ten aanzien van een aantal onderwerpen, dat in hun onderlinge samenhang dient te worden gezien. Wat betreft de onderdelen A t/m C kan worden opgemerkt dat deze thans volledig zijn geëffectueerd; wat betreft onderdeel E zij vermeld dat het treffen van de daar bedoelde wettelijke voorzieningen, welke overigens niet alleen voor het terrein van het beroepsgoederenvervoer van belang zijn, nog wel enige tijd zal vergen. Gezien het in het voorgaande ter zake reeds opgemerkte valt een zekere onderlinge beïnvloeding van de gemaakte afspraken, in het bijzonder wat betreft lonen en prijzen, niet te ontkennen. Ofschon zulks niet met absolute zekerheid kan worden gesteld, staat vast dat de toestemming van de Minister van Economische Zaken om de extra arbeidskostenstijging als gevolg van de per 1 januari 1977 overeengekomen loonsverhoging door te berekenen in de vrachtprijzen, daarbij een niet onbelangrijke rol heeft gespeeld.

#### Wetsontwerp

De leden van de S.G.P.-fractie gaan nader in op de verhouding tussen de WAG, de Rijttijdenwetgeving en de c.a.o. Zij vragen zich hierbij af in hoever-

re de afspraken, die in de c.a.o. zullen worden vastgelegd, kunnen worden uitgevoerd binnen het huidige kader van de wettelijke bepalingen op het gebied van de rijtijden.

In het algemeen zij opgemerkt dat partijen er bij het afsluiten van een overeenkomst zorg voor moeten dragen dat nakoming van de uit de overeenkomst voortspruitende verplichtingen niet zal leiden tot strijd met de wettelijke bepalingen. Dientengevolge zijn ook de organisaties van werkgevers en werknemers bij het afsluiten van de c.a.o. gebonden aan de bepalingen van de Rijtijdenwetgeving. Het oordeel over de vraag of in een concreet geval een contractsbepaling zich al dan niet met de ter zake geldende wettelijke bepalingen verdraagt, kan reeds aan de orde komen tijdens de procedure tot algemeen verbindend verklaring van de c.a.o. en behoort overigens ook tot de competentie van de rechter.

In antwoord op het vervolg van de vraagstelling kan worden meegedeeld dat onlangs een ontwerp voor een nieuw Rijtijdenbesluit, waarmee zowel werkgevers en werknemers hun instemming hebben betuigd, aan de Koningin is aangeboden voor advies door de Raad van State. Omtrent de inhoud van dit besluit kan de ondergetekende in dit stadium nog geen mededelingen doen.

Wat betreft de door de leden van de S.G.P.-fractie ter sprake gebrachte inbouw van een grotere flexibiliteit in de Rijtijdenwetgeving ten behoeve van transporten van dieren en bederfelijke waren, zij verwezen naar het antwoord van de Minister van Landbouw en ondergetekende van 11 maart 1977 op vragen van de Tweede Kamerleden Wisselink en Tolman.

De leden van de fractie van de P.P.R. vragen zich af, wat de uitwerking zal zijn van de voorgestelde bepalingen tegen de charterbedrijven voor de chauffeurs, die nu bij niet-vergunninghouders in dienst zijn. In dit verband is het te verwachten, dat naar mate de beschikbaarstelling van vrachtauto's met bemanning door niet-vergunninghouders aan vergunninghouders met gebruikmaking van vergunningsbewijzen ten name van die vergunninghouders als gevolg van de nieuwe voorschriften wordt tegengegaan, bij gelijkblijvende vervoersvraag bij vergunninghouders o.a. een tekort aan chauffeurs ontstaat. Naar die vacatures zullen ook de chauffeurs die laatstelijk in dienst van een niet-vergunninghouder hun werk verrichtten kunnen solliciteren. Het is niet duidelijk hoe werkgeversorganisaties het tot stand komen van arbeidsovereenkomsten tussen hun leden en bedoelde chauffeurs zouden kunnen bevorderen.

De leden van de S.G.P.-fractie vragen zich af, waarom de uitzonderingen op de voorgestelde artikelen 32a en 44a in het voorstel tot wijziging van het UAG zijn opgenomen en niet in het wetsontwerp zelve. Zij vrezen, dat langs de weg van het besluit in de toekomst wellicht uitzonderingen zullen worden opgenomen, waarover in veel mindere mate overeenstemming bestaat. De reden hiervan is enerzijds dat in de praktijk kan blijken, dat naast de voorgestelde uitzonderingen nog andere behoren te worden gemaakt. Anderzijds kan evenzeer blijken, dat de voorgestelde uitzonderingen te beperkt of te ruim zijn geformuleerd. Ten einde in beide gevallen met de nodige snelheid gewenste aanpassingen te kunnen aanbrengen is voorgesteld de uitzonderingen op de voorgestelde artikelen in het uitvoeringsbesluit op te nemen. Ook na hernieuwde afweging is de ondergetekende van mening, dat de regeling als voorgesteld de meeste waarborgen schept voor een slagvaardig beleid.

Met betrekking tot artikel 50 der wet merkt de ondergetekende op, dat de regeling inzake het eigen vervoer ten dezen stringenter is en ook moet zijn dan die inzake het beroepsvervoer, zodat bij het eigen vervoer met één uitzondering kon worden volstaan. Bovendien spreekt artikel 50 van vrachtauto's, terwijl de voorgestelde artikelen 32a en 44a in verband met het beroepsmatig gebruik van trekkers en wisselende opleggers wordt gesproken van motorrijtuigen. Een en ander houdt in, dat met een regeling overeenkomstig artikel 50 bezwaarlijk kan worden volstaan.

Stellende dat de werkgever via de in het ontwerp voorziene wettelijke bepalingen ter zake van de naleving van de c.a.o. zeer terecht mede langs publiekrechtelijke weg aan strenge regels wordt gebonden, werpt de S.G.P.-fractie de vraag op, of de mogelijkheid er is ook de werknemer aan dergelijke regels te binden.

Hieromtrent wordt opgemerkt, dat de voorziene administratiefrechtelijke procedure beoogt uit hoofde van het algemeen vervoerbelang oneerlijke concurrentie tussen vergunninghouders door het niet in acht nemen van de c.a.o.-voorschriften tegen te gaan. Op die grond past de procedure in het kader van de WAG en betekent zij voor de werkgevers in het beroepsgoederenvervoer over de weg een aanvulling op de privaatrechtelijke bepalingen van de zevende titel van het vierde boek van het BW (art. 1637 e.v.).

De doelstelling van de WAG houdt niet de mogelijkheid in ook de werknemers door administratiefrechtelijke regels tot naleving van de c.a.o. te noopen. Krachtens de WAG behoeven de ondernemers in de bedrijfstak een vergunning voor de uitoefening van hun beroep en kan de handhaving van die vergunning onder meer afhankelijk worden gesteld van de naleving van de c.a.o. De WAG biedt echter geen mogelijkheid ook de beroepsuitoefening door werknemers te binden aan een vergunning, welke bij niet-naleving van de c.a.o. vervallen zou kunnen worden verklaard. Wel worden behalve door de privaatrechtelijke bepalingen ex artikel 1637 BW de arbeidsverhoudingen ook voor werknemers mede bepaald door publiekrechtelijke regelingen, welke zijn vervat in een aantal wetten, zoals de Wet op de collectieve arbeidsovereenkomst (1924), de Wet op het algemeen verbindend en onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (1937), het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen (1945) en de Wet op de loonvorming (1970).

Naar aanleiding van de bij de fractie van de P.v.d.A. gerezen vraag hoe de eventuele schade van een vervoerder die in beroep bij de Kroon in het gelijk is gesteld, kan worden vergoed, diene het volgende.

Dit is een vraag waarop geen algemeen geldend antwoord gegeven kan worden aangezien het toekennen van en de aard van de schadevergoeding vooral afhankelijk zijn van de concrete casuspositie.

Over de mogelijkheid van schadevergoeding meer in het algemeen moge de ondergetekende het volgende opmerken.

Het is alleszins aannemelijk dat een ondernemer, van wie nog niet eerder is gebleken dat hij handelde in strijd met de collectieve arbeidsovereenkomst, een «waarschuwing» krijgt in de vorm van een voorwaardelijke maatregel. Het is, gezien de preventieve werking, uitgaande van een zodanige maatregel voor het individuele bedrijf en uitgaande van de totale regeling voor de gehele bedrijfstak, geenszins onwaarschijnlijk dat reeds in eerste aanleg het treffen van onvoorwaardelijke maatregelen in het algemeen tot een uitzondering beperkt blijft en dat in de eerste plaats een tijdelijke wijziging van de vergunning zal betreffen. Het bedrijf kan in dat geval, zij het met minder eigen materieel, zijn relaties blijven bedienen.

Naarmate aanleiding voor een zwaardere maatregel als tijdelijke intrekking van de vergunning wordt gevonden, zal naar verwachting het belang van het voortbestaan van de betrokken onderneming zwaarder in de overweging meetellen.

Tevens dient in aanmerking te worden genomen dat de werkgevers en werknemers in het beroepsgoederenvervoer over de weg, na bemiddeling van de z.g. Commissie van Drie, onder meer hebben besloten tot de oprichting van een orgaan, dat mede tot taak heeft het doen naleven van de c.a.o. Verwacht mag worden dat van de activiteiten van dit orgaan ook een stimulerende werking zal uitgaan, met als gevolg dat de noodzaak tot het treffen van de hier bedoelde maatregelen, zal afnemen.

Voorts waarborgt de in het wetsvoorstel opgenomen procedure voor het onderzoek naar de beoordeling van de klacht een zorgvuldige afweging van de betrokken belangen. In dit verband kan onder meer gewezen worden op

de samenstelling van het college van advies, waarin werknemers, werkgevers en overheid gelijkelijk vertegenwoordigd zullen zijn.

Ten slotte kan worden gewezen op artikel 60a van de Wet op de Raad van State. Op grond van dit artikel kan de voorzitter van de Afdeling voor de Geschillen van Bestuur, op verzoek van de betrokken ondernemer, besluiten tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beschikking indien deze tenuitvoerlegging een onevenredig nadeel met zich mee zou brengen in verhouding tot het door een onmiddellijke uitvoering van het besluit te dienen belang.

Het bovenstaande wettigt de verwachting dat het aantal gevallen, waarbij beroep wordt ingesteld van een beschikking van de CVV welke strekt tot een der in artikel 28a respectievelijk 42a genoemde maatregelen, slechts zeer gering zal zijn en die, waarbij de vernietiging in beroep wordt uitgesproken, nog geringer, zo niet nihil. Deze verwachting wordt, blijkens in het voorlopig verslag gemaakte opmerkingen, ook door sommige leden van de vaste commissie gehuldigd. Indien zich desondanks een geval zou voordoen, waarbij een beschikking van de CVV, strekkende tot tijdelijke wijziging of intrekking van de vergunning, in beroep zou worden vernietigd en waarbij – omdat de CVV de vernietigde beschikking ten onrechte heeft genomen – het onredelijk is dat de onderneming de lasten geheel zelf moet dragen, is het mogelijk, dat de Kroon, met een beroep op artikel 58b, vierde lid, van de Wet op de Raad van State, in haar beslissing bepaalt, dat een vergoeding aan de betrokken onderneming zal worden toegekend. Het bestaan van deze mogelijkheid is er reden voor de eventuele mogelijkheid van schadevergoeding niet afzonderlijk in deze wet te regelen, vooral ook daar, zoals reeds vermeld, een dergelijk geval zich niet dan bij hoge uitzondering zal voordoen.

Met betrekking tot het wetsontwerp stelden de fracties van K.V.P., A.R.P. en C.H.U. nog een aantal vragen. Het volgende diene ten antwoord hierop.

Ondergetekende en, naar hij aanneemt, eveneens zijn ambtsopvolger zullen bereid zijn voor een jaarlijkse rapportering aan de Kamer zorg te dragen met betrekking tot het werk van het voorziene college van advies en de naar aanleiding van het werk van dit college genomen besluiten door de Commissie Vervoervergunningen. Aan een jaarlijkse rapportering geeft ondergetekende de voorkeur boven de halfjaarlijkse rapportering, waarom verzocht is door de fracties van K.V.P., A.R.P. en C.H.U. Het verzorgen van een halfjaarlijkse rapportering zal veel extra tijd in beslag nemen. Bovendien wordt met het systeem van een jaarlijkse rapportering aangesloten bij een systeem dat meer gebruikelijk is en bij voorbeeld ook is opgenomen in de Wet Zeescheepvaartsteun.

Voorts lijkt de gedachte om bij de verlader en de ontvanger van goederen een stuk medeverantwoordelijkheid te leggen voor een goede uitvoering van de Wet Autovervoer Goederen in zijn algemeenheid de beperkte doelstelling van de onderwerpelijke wetswijziging te buiten te gaan. Zij roept de vraag op, of consumenten een medeverantwoordelijkheid zouden hebben te dragen voor wettelijke verplichtingen, welke aan producenten zijn opgelegd. In zijn algemeenheid moet deze vraag niet bevestigend beantwoord worden, ook in de verhouding van de verlader en ontvanger van goederen – in hun kwaliteit van consument van vervoerdiensten – tot de vervoerder als producent van vervoerdiensten.

Ten aanzien van de benodigde tijd voor het treffen van voorzieningen kan worden opgemerkt, dat geraamd wordt, dat na aanvaarding en plaatsing in het Staatsblad van de wetswijziging een half jaar nodig zal zijn om de wijzigingen door te voeren, met name om de binding tussen het vergunningsbevijs voor ongeregeld vervoer en het te bezigen materieel alsmede de regeling ten aanzien van de dienstbetrekking van de bestuurder van het motorrijtuig tot stand te brengen, en om het college van advies in te stellen en voor zijn taak toe te rusten. De voorbereiding van de nodige voorzieningen is reeds enkele maanden gaande.

Eveneens is de vraag gesteld of extra maatregelen zijn genomen in verband met de uitbreiding van de taak van de Loontechnische Dienst, die deze

wetswijziging met zich meebrengt. De personeelssterkte van deze dienst is nog kort geleden uitgebreid. Om deze redenen lijkt, ook in aanmerking nemende de uitbreiding van haar taak als gevolg van deze wetswijziging, uitbreiding van de Loontechnische Dienst voorlopig niet nodig.

Ten slotte is verzocht om informatie over de controle op de naleving van de voorschriften. De ondergetekende is het er geheel mee eens, dat de uitwerking van de voorgestelde maatregelen onbevredigend zou zijn, indien op de naleving ervan geen effectieve controle bestaan kan.

Afgezien van de effectiviteitsverhogende werking met betrekking tot de controle van de hierna te bespreken koppeling van het vergunningsbewijs aan het kenteken, is in 1976 een aanvang gemaakt met de uitbreiding van het controle-apparaat der Rijksverkeersinspectie, terwijl als uitvloeisel van het rapport van een ambtelijke werkgroep is ingesteld een departementale beleidsgroep, die tot taak heeft het ontwikkelen van een controlebeleid op basis van de aanbevelingen van bovengenoemd rapport.

### **Koppeling vergunningsbewijs aan kentekenbewijs**

Alle fracties zijn in het voorlopig verslag nader ingegaan op de voorgestelde koppeling van het vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer en het in te zetten vervoermaterieel. Algemeen is daarbij het bezwaar tot uiting gebracht dat het stelsel, zoals dat is vervat in het ontwerp tot wijziging van het UAG, dat als bijlage bij de memorie van toelichting is gegaan, zal leiden tot aantasting van de flexibiliteit in inzet van materieel, in het bijzonder indien gebruik gemaakt wordt van trekkers met opleggers.

Het is duidelijk dat de bepalingen, die zijn voorgesteld met het doel bepaalde, ongewenste vormen van charteren tegen te gaan, slechts het beoogde effect zullen hebben, indien een effectieve controle op de naleving ervan mogelijk wordt gemaakt. De koppeling tussen vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer en het kentekenbewijs c.q. het nummer van het registratiebewijs of inlegvel is het meest aangewezen instrument om snel en doeltreffend te kunnen vaststellen of het betrokken voertuig bij voortdurende ter beschikking van de vergunninghouder staat.

Met recht hebben de verschillende fracties erop gewezen dat voor een goede afwikkeling van het vervoer de flexibiliteit in de bedrijfsvoering van groot gewicht geacht moet worden. Derhalve dient de voorgestelde koppeling zo min mogelijk afbreuk te doen aan de flexibiliteit. Te dien einde is in eerste instantie in het voorstel tot wijziging van het UAG een nieuw artikel 132a opgenomen, bij hetwelk de z.g. reservevergunningsbewijzen worden ingevoerd. Door hiervan gebruik te maken heeft de ondernemer de mogelijkheid om andere hem ter beschikking staande motorrijtuigen in te zetten dan die, wier kenteken is vermeld op het vergunningsbewijs.

De ondergetekende is van mening, dat een, op de concrete bedrijfssituatie afgestemd, juist gebruik van de door dit artikel geboden mogelijkheden voldoende waarborgt dat vrachtauto's en aanhangwagens in feite evenzeer als thans kunnen worden ingezet. Het gebruik van een reservevergunningsbewijs kan met het volgende voorbeeld geïllustreerd worden: Een onderneming heeft behalve over door vergunningsbewijzen gedekte voertuigen, ook de voortdurende beschikking over een reservevrachtauto van 10 ton. Indien de onderneming die laatste vrachtauto wil inzetten in plaats van een door een vergunningsbewijs gedekt voertuig, moeten in die vrachtauto de volgende papieren aanwezig zijn: een reserve-vergunningsbewijs op naam van de vergunninghouder, dat strekt tot een laadvermogen van ten minste 10 ton en met daarop vermeld het kenteken van de reservevrachtauto, benevens een vergunningsbewijs op zijn naam van een buiten bedrijf gesteld voertuig, indien dat strekt tot een laadvermogen van minimaal 10 ton. Het aldus geconstrueerde stelsel sluit echter niet geheel uit dat problemen kunnen ontstaan bij die bedrijven, die gebruik maken van trekkers met opleggers. Met name zal dit het geval kunnen zijn indien achter een bepaalde trekker afwisselend opleggers van verschillend laadvermogen worden gebezigd.

Na ampele overwegingen en mede gezien de opmerkingen die ten aanzien van dit aspect door de verschillende fracties naar voren werden gebracht is de ondergetekende tot de slotsom gekomen dat alsnog een voorziening op dit punt moet worden getroffen. Hij stelt zich voor dit te doen door te bevorderen, dat op de in artikel 130 van het UAG vervatte regel, inhoudende dat op het vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer naast de overige, te vermelden gegevens, het kenteken c.q. het nummer van registratiebewijs of inlegvel moeten worden vermeld, een uitzondering mogelijk wordt gemaakt voor een vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer, dat dient ter dekking van een deel van het laadvermogen van een combinatie van trekker met oplegger. Voorwaarde voor de geldigheid van een zodanig, niet aan een bepaald voertuig gekoppeld vergunningsbewijs is, dat in de trekker tevens aanwezig is een vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer, waarop het kenteken van de trekker is vermeld. Deze laatste voorwaarde is noodzakelijk omdat door middel van het vergunningsbewijs, waarop het kenteken van de trekker is vermeld, kan worden aangetoond dat de trekker bij voortdurende ter beschikking van de vergunninghouder staat.

Om te voorkomen dat de vergunningsbewijzen, welke niet aan een bepaald voertuig zijn gekoppeld in strijd met de opzet «sec» zouden worden gebruikt, kan daarop overeenkomstig de gedane suggestie worden vermeld, dat zij alleen geldig zijn in combinatie met een vergunningsbewijs, waarop het kenteken van een trekker is vermeld, terwijl een andere kleur nuttig kan zijn. Door deze voorziening heeft de vergunninghouder de mogelijkheid om – uiteraard binnen de grens van het vergund laadvermogen – niet aan een bepaald voertuig gekoppeld vergunningsbewijzen in door hem, afhankelijk van zijn concrete bedrijfssituatie, gewenste coupures te verkrijgen en deze vervolgens afwisselend te bezigen bij de verschillende trekkers. Aan de hand van het volgende voorbeeld kan zulks worden verduidelijkt. Een onderneming, in het bezit van een vergunning voor ongeregeld vervoer van 45 ton, heeft twee trekkers en twee opleggers van respectievelijk 20 en 25 ton laadvermogen. Deze onderneming maakt een soepele inzet van materieel mogelijk door twee vergunningsbewijzen van ieder 20 ton, vermeldende het kenteken van respectievelijk trekker A en trekker B, aan te vragen, alsmede een vergunningsbewijs van 5 ton, waarop geen omschrijving van het voertuig is vermeld. Dit laatste vergunningsbewijs, dat dus niet gekoppeld is aan een bepaald voertuig, kan dan aanwezig zijn in die trekker (hetzij trekker A, hetzij trekker B), die geplaatst wordt voor de oplegger van 25 ton laadvermogen. Op die manier kunnen de opleggers afwisselend achter de beide trekkers worden geplaatst.

Met deze *aanvulling* op de eerdere voorstellen wordt enerzijds gewaarborgd dat ook voor bedrijven die gebruik maken van trekkers met opleggers, de huidige mate van flexibiliteit gehandhaafd blijft, terwijl anderzijds aan een effectieve controle op het voortdurend ter beschikking staan van de trekker geen geweld wordt aangedaan.

Een en ander stemt ook geheel of nagenoeg geheel overeen met de voorstellen, die door de leden, behorend tot de fractie van de V.V.D. zijn gedaan ter oplossing van de bestaande problemen. Tevens kan, zulks naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de leden van de P.P.R.-fractie, worden opgemerkt dat in het aldus geconstrueerde stelsel geen aanleiding bestaat om het vergund laadvermogen van ondernemingen te vergroten en aldus de bestaande overcapaciteit te vergroten.

De ondergetekende neemt aan dat hiermee aan de bezwaren, die weliswaar in verschillende bewoordingen, doch qua inhoud grotendeels met elkaar overeenstemmend, door de verschillende fracties tegen de koppeling zijn ingebracht, is tegemoet gekomen.

De leden van de V.V.D.-fractie hebben voorts een tweetal, niet direct met het bovenstaande verband houdende vragen betreffende de koppeling gesteld. In de eerste plaats vragen zij zich af of het voorgestelde stelsel vol-

doende ruimte overlaat voor uitwisseling van voertuigen voor vrachtautodiensten, afhaal- en besteldienst en ongeregeld vervoer binnen dezelfde onderneming. Er behoeft geenszins aanleiding te bestaan voor de vrees dat een zodanige uitwisseling van voertuigen in mindere mate dan thans mogelijk zou zijn, gezien enerzijds het feit dat de koppeling tussen vergunningbewijs en het in te zetten materieel niet geldt voor het geregeld vervoer, en anderzijds gezien het feit dat in het ongeregeld vervoer, door middel van het gebruik van reserve-vergunningbewijzen, andere voertuigen kunnen worden ingezet dan die, wier kenteken op het vergunningbewijs voor ongeregeld vervoer is vermeld. Voorts ingaande op de vraag tot welke administratieve besommeringen en kosten de voorgestelde koppeling zal leiden, merkt de ondergetekende op dat in het kader van de overgang van het huidige stelsel naar het stelsel van de koppeling van de vergunningbewijzen voor ongeregeld vervoer aan het in te zetten materieel, de nieuwe vergunningbewijzen, met uitzondering van de reserve-vergunningbewijzen, tegen inlevering van de thans geldende vergunningbewijzen kosteloos zullen worden verstrekt. Zodra de invoering van het voorgestelde stelsel is voltooid zullen de vergunningbewijzen op gelijke voet als thans, tegen betaling van de alsdan geldende kosten, worden verstrekt.

Te verwachten is voorts dat wanneer eenmaal de voorgestelde koppeling is ingevoerd, de administratieve besommeringen voor de onderneming weliswaar iets kunnen toenemen, doch geenszins in een onevenredige mate. Het is wel van belang dat de ondernemingen kennis dragen van de inhoud van de voorgestelde regeling, opdat ze in de overgangsfase de op hun concrete bedrijfssituatie afgestemde vergunningsbewijzen, qua soort en coupure, zullen aanvragen. Te dien einde zal aan de vergunningshouders een brief worden gezonden, waarin de hoofdlijnen van de voorgestelde regeling zijn vervat.

Ten slotte merkt ondergetekende nog op, dat aan dit systeem van vergunningsbewijzen de voorkeur is gegeven boven het systeem van een afzonderlijk legitimatiebewijs, aangezien het nu voorgestelde systeem een effectieve controle op de naleving van de wettelijke voorschriften aanzienlijk beter mogelijk maakt.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. M. van Hulten