

Zitting 1976–1977

14 384

## Wijziging van de Wet Autovervoer Goederen

Nr. 9

### NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG

Ontvangen 25 april 1977

De leden van de V.V.D.-fractie gaan in op de in de memorie van antwoord neergelegde stelling dat de koppeling tussen vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer en het kentekenbewijs c.q. het nummer van het registratiebewijs of inlegvel het meest aangewezen instrument is om snel en doeltreffend te kunnen vaststellen of het betrokken voertuig bij voortdurende ter beschikking staat. Zij vragen zich in dit verband af welke motieven aan deze stelling ten grondslag liggen, daar zij zich niet kunnen onttrekken aan de indruk dat met deze redenering juist het bewijs geleverd wordt, dat het voorstel van de Adviescommissie in deze een zeer sluitend controlemiddel zou omvatten.

De voorgestelde koppeling tussen vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer en het in te zetten materieel is in de eerste plaats bedoeld als middel ter controle op het bij voortdurende ter beschikking van de vergunninghouder staan van het te bezigen vervoermaterieel. Een vergunningsbewijs voor ongeregeld vervoer zal niet kunnen worden afgegeven, voordat ten genoegen van de rijksinspecteur is aangetoond, dat het voertuig, waarvoor het vergunningsbewijs wordt gevraagd, bij voortdurende ter beschikking van de aanvrager staat. Bij staandehouding van een voertuig zal een controleur reeds aan het vergunningsbewijs kunnen zien, dat dit voertuig bij voortdurende ter beschikking staat. De controle is dus eenvoudig en doeltreffend, terwijl de chauffeur en de betrokken onderneming niet onnodig worden belast met het beheer van een extra, andersoortig papier. Het is op zich juist, dat de controle op het bij voortdurende ter beschikking staan ook zou kunnen worden verricht aan de hand van een apart bewijs, dat naast het huidige vergunningsbewijs moet worden getoond. Enerzijds echter heeft dit systeem als nadeel, dat de vergunningsbewijzen – anders dan bij de voorgestelde koppeling – hun geldigheid behouden als de voertuigen niet meer bij voortdurende ter beschikking staan (het is derhalve aanzienlijk moeilijker enig inzicht in de hoeveelheid «papieren tonnage» te verkrijgen); anderzijds heeft het systeem van de koppeling van het vergunningsbewijs aan het in te zetten materieel een aantal gunstige, algemene controle-aspecten, die – gezien hetgeen over de controle in de op 17 december 1976 door de Minister van Sociale Zaken, de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de werkgevers- en werknemersorganisaties ondertekende Verklaring is vermeld – zeker niet uit het oog mogen worden verloren. In dit verband kan in de eerste plaats gewezen worden op de mogelijkheid om de controle op zwart vervoer

te verbeteren. Wanneer in het systeem van de koppeling bij staandhouding van een voertuig blijkt, dat er op dat moment geen vergunningsbewijs in de auto aanwezig is, dan kan gemakkelijk worden nagegaan, of er voor die auto aan de betrokken onderneming een vergunningsbewijs is verstrekt; met andere woorden: er kan gemakkelijk worden nagegaan, of er sprake is van een administratieve nalatigheid van de onderneming dan wel van illegaal vervoer (vervoer zonder vergunning dan wel zonder toereikende vergunning). In het tot nu toe geldende stelsel en in het systeem, voorgesteld door de meerderheid van de adviescommissie, is de vaststelling van de zwaarte van het delict voor de controleur bijzonder moeilijk. De verklaring van de chauffeur dat hij niet weet waar het vergunningsbewijs is, kan inhouden dat het op kantoor ligt, maar ook dat het in een ander voertuig aanwezig is, zodat er meer capaciteit wordt gebezigd dan de vergunning toelaat. De controleur kan het openbaar ministerie tot nu toe vaak niet of eerst na een minutieus onderzoek inlichten over het karakter van de overtreding; het behoeft geen betoog, dat deze inlichtingen voor de officier van groot belang zijn bij het bepalen van zijn beleid. Bovendien kan zich, voor wat betreft vrachtauto's en aanhangwagens niet langer de thans wel voorkomende – en ook in het stelsel, voorgesteld door de meerderheid van de adviescommissie, nog mogelijke – ongewenste situatie voordoen, dat het laadvermogen, vermeld op het vergunningsbewijs c.q. op de vergunningsbewijzen, aanwezig in het voertuig, niet geheel toereikend is.

In de tweede plaats zal, zoals hierboven is aangegeven, de controle bij toepassing van het voorgestelde systeem van de koppeling niet alleen doeltreffender, maar ook minder tijdrovend kunnen zijn. Dit betekent dat de tijd, welke de controleur thans moet besteden aan onderzoeken naar de omvang van het wagenpark en naar de omvang van het vervoer, vrij komt voor daadwerkelijke controle. Hierdoor zal het controle-apparaat beter kunnen worden ingezet.

Ten slotte zal, zoals ook reeds door de werknemers in de adviescommissie tegen het door de meerderheid van de leden aangehangen systeem is ingebracht, het voorgestelde stelsel van koppeling een frauduleus gebruik van een als verloren opgegeven vergunningsbewijs vrijwel onmogelijk maken.

Het volgen van het voorstel van de meerderheid van de adviescommissie zou een aanzienlijk minder sluitend systeem opleveren.

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