

Zitting 1977–1978

14 414

Goedkeuring en uitvoering van de op 1 september 1970 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst inzake het internationale vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer (ATP), met Bijlagen (Wet grensoverschrijdend vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen)

Nr. 5

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 13 april 1978

I. Algemeen

Allereerst zij met betrekking tot de overeenkomst opgemerkt, dat Nederland zowel bij de EEG te Brussel als bij de ECE te Genève heeft voorgesteld tot wijziging van de bijlagen 2 en 3 van de overeenkomst over te gaan welk voorstel in eerste instantie gunstig is ontvangen door de betrokken verdragspartners. In het kader van de ECE is voorts een ad hoc werkgroep gevormd, die begin juli 1978 voorstellen tot wijziging van de bijlagen zal formuleren.

Als reden voor de revisie van de genoemde bijlagen is algemeen aanvaard dat de ATP-conventie, daterend van 1 september 1970, bepaalde ontwikkelingen van de laatste tien jaar niet heeft kunnen voorzien.

In overleg met o.m. het bedrijfsleven wordt in ons land aan een voorstel tot wijziging van de genoemde bijlagen gewerkt. Deze voorstellen zijn op dit moment nog niet gereed, terwijl uiteraard in het geheel niet vooruitgelopen kan worden op het onthaal dat de voorstellen in EEG- en ECE-kader zullen ontmoeten.

Thans zijn partij bij de overeenkomst de volgende landen: de Sovjet-Unie, Joegoslavië, Spanje, Frankrijk, de Bondsrepubliek Duitsland, Italië, Denemarken, Oostenrijk en Bulgarije. Gezien het feit, dat reeds een aantal van de ons omringende landen partij zijn bij de overeenkomst – landen, waarmee ons land zeer belangrijke handelsbetrekkingen heeft – dient naar het oordeel van de ondergetekenden de toetreding van Nederland tot de onderhavige overeenkomst en de verwerking van de doelstellingen van de overeenkomst in de Nederlandse wetgeving zo spoedig mogelijk te worden gerealiseerd.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen zich af of de door hen opgemerkte vertraging in ratificatie van de overeenkomst o.a. veroorzaakt is door het feit, dat juridische diensten van 4 departementen hierover een oordeel hebben moeten vormen en of het niet beter ware geweest één departement met de voortgangscntrole te belasten.

Opgemerkt zij, dat door de gecompliceerdheid van de materie, en het nodige interdepartementale overleg, de voorlegging aan de Staten-Generaal en de verwerking van de overeenkomst in de Nederlandse wetgeving zijn vertraagd. Er zij op gewezen, dat zoals gebruikelijk de eerste ondergetekende, met de voortgangscntrole is belast. De Staatssecretaris heeft zich voortdurend van de gang van zaken op de hoogte laten houden, doch de voort-

gang gaf geen aanleiding tot ingrijpen. Ongetwijfeld heeft daarnaast de beantwoording van de vraag of de EEG als zodanig in plaats van de afzonderlijke lid-staten van de EEG partij had moeten worden bij de overeenkomst en het daaruit voortvloeiende overleg in Brussel enige, zij het geen wezenlijke, invloed gehad op de totstandkoming van het onderhavige wetsontwerp.

Het stemt de ondergetekenden tot voldoening dat de leden behorende tot de V.V.D.-fractie behoefte gevoelden om op te merken, dat zij met instemming hadden kennis genomen van het doel van de Overeenkomst inzake het internationale vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer.

Ter zake van de achtergrond en inhoud van de overeenkomst zouden de leden van de V.V.D.-fractie gaarne vernemen in hoeverre op andere terreinen ervaring is opgedaan met wederzijdse erkenning van certificaten van goedkeuring door overeenkomstsluitende partijen. Ter zake moge worden opgemerkt dat het ATP een nieuwe vorm van wederzijdse erkenning van zulke certificaten introduceert; op dit gebied is dan ook nog geen ervaring opgedaan. Enigszins vergelijkbaar is de wederzijdse erkenning van certificaten van goedkeuring op grond van de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen langs de weg (ADR) van 30 september 1957, bij welke overeenkomst thans negentien landen partij zijn.

Volgens het ADR keurt iedere verdragsstaat de in die staat thuisbehorende voertuigen, dit in tegenstelling tot het ATP, dat de mogelijkheid open laat, dat voertuigen, welke in het ene land thuisbehoren, door een daartoe erkende keuringsinstelling in een ander land worden gekeurd en van een certificaat van goedkeuring worden voorzien. De ervaringen opgedaan met het ADR zijn tot nu toe niet ongunstig.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen zich af, welke verwachtingen bestaan ten aanzien van wijzigingen in inzichten in het technische vlak ter zake van het vervoer en de opslag onder geleide temperaturen, en voorts of het huidige onderzoek de verwachting wettigt dat hier grote verschuivingen zullen optreden. De ondergetekenden menen te mogen aannemen dat zodanige wijzigingen althans op korte termijn niet zijn te verwachten. Grote verschuivingen zullen op grond van de thans bekende gegevens, voor zover het producten betreft waarop het ATP betrekking heeft, niet optreden.

Voorts vroegen genoemde leden zich af of reeds een conclusie te trekken valt uit het overleg, dat in Brussel heeft plaatsgehad, over de vraag op welke wijze uitvoering moet worden gegeven aan het commissievoorstel, alsmede over de te treffen interimmaatregelen voor de periode, dat nog niet alle lid-staten partij zijn bij de hierbedoelde overeenkomst.

In het overleg in Brussel is overeenstemming bereikt over bepaalde te treffen interimmaatregelen voor die periode dat nog niet alle lid-staten partij zijn bij de ATP-overeenkomst. Het betreft met name de wederzijdse erkenning van ATP-certificaten van goedkeuring. Voorts is een ad hoc groep ingesteld die tot taak heeft moeilijkheden die naar voren komen bij de toepassing van de ATP-bepalingen uit de weg te ruimen. Ten aanzien van de vraag op welke wijze uitvoering moet worden gegeven aan het initiële commissievoorstel zij opgemerkt, dat de discussie rondom dit voorstel is verzand toen bleek dat de ratificatie van de overeenkomst door alle lid-staten voor 21 november 1976 niet haalbaar was. Intussen hebben ook Italië en Denemarken de overeenkomst geratificeerd zonder voorbehouden ten aanzien van de Gemeenschap. Het is onwaarschijnlijk dat de Europese Commissie op korte termijn ter zake met aangepaste of nieuwe voorstellen komt.

II. Het wetsontwerp

De leden behorende tot de fractie van de P.v.d.A. merkten op, dat voor de keuring van vrachtauto's, goederenwagens en laadkisten reeds ervaring zou zijn opgedaan met de keuringsinstelling op vrijwillige basis. Op hun vraag tot welke resultaten de ervaring heeft geleid, mogen de ondergetekenden

antwoorden, dat, zoals reeds opgemerkt in de memorie van toelichting, het ATP in 1970 tot stand is gekomen en op 21 november 1976 in werking is getreden. Voor de inwerkingtreding eisten sommige landen reeds op grond van de nationale wetgeving een certificaat voor koelvoertuigen. Tot en met 1973 bestond de gelegenheid koelvoertuigen op vrijwillige basis te laten keuren door het Centraal Technisch Instituut TNO te Delft; na de verhuizing van deze instelling verviel deze keuringsmogelijkheid. Uit de door CTI-TNO afgegeven certificaten blijkt niet volgens welke normen gekeurd werd. Een beoordeling van deze resultaten is derhalve niet mogelijk.

Met betrekking tot de bij de NV Nederlandse Spoorwegen geïmmatriculeerde en geaffecteerde goederenwagens en containers, welke geschikt zijn voor het internationaal koelvervoer en zijn ondergebracht in Interfrigo en Inter-container, kan worden opgemerkt, dat deze reeds in het verleden tot ieders tevredenheid onderworpen zijn geweest aan periodieke keuringen overeenkomstig de door de Union Internationale des Chemins de Fer onderworpen technische keuringseisen. Ten slotte verheugen de ondergetekenden zich er over, dat deze leden er mee instemmen dat onnodige dubblures zullen worden voorkomen door vrijstelling te verlenen voor zover het betreft levensmiddelen, waarvoor de bestaande wetgeving reeds in een keuring daarvan voorziet.

Naar aanleiding van de vraag van de V.V.D.-fractie, die daarbij ook de Algemene Verladings- en Eigen Vervoerders Organisatie noemde, of juist thans het moment daar is te streven naar het in werking doen treden van het voorliggende wetsontwerp, mogen de ondergetekenden vooreerst naar de bovenstaande algemene inleiding verwijzen. Hierbij wordt opgemerkt dat voor het behoud van de produktkwaliteit de lage temperaturen die worden genoemd in de bijlagen 2 (bevroren en diepgevroren) en 3 (gekoeld) van het ATP in het algemeen veiliger zijn dan de door de EVO voorgestelde, hogere temperaturen. Hierop is te technologie niet van invloed.

De in bijlagen 2 en 3 vastgestelde maximumtemperaturen komen in grote mate overeen met die, welke zijn aanbevolen door het Internationaal Koude Instituut (1974) voor transporten van langere duur.

Voor wat betreft een indicatie, die dezelfde leden op prijs stellen te krijgen over de gevolgen die na een inwerkingtreding, zoals thans voorgesteld, de Nederlandse export zal ondervinden, kan gesteld worden dat nadelige gevolgen voor de export van Nederlandse levensmiddelen in het algemeen niet worden verwacht.

Aan de leden, behorend tot de fractie van D'66, die deze vraag toespitsten op de boterexport, met name wat die export naar onze partners in de EEG betreft, moet worden geantwoord dat ook wat dit produkt betreft niet is te verwachten dat deze zal worden beïnvloed door het ATP.

De ondergetekenden kunnen de veronderstelling van de leden, behorend tot de fractie van de P.v.d.A., bevestigen dat het niet de bedoeling is de Provinciale Keuringsdiensten uit te sluiten nu volgens de toelichting op het ontwerp van wet de controle op de geschiktheid voor de menselijke consumptie aan de Vleeskeuringsdiensten en de Gemeentelijke Keuringsdiensten van Waren zal worden opgedragen.

De leden, behorend tot de fractie van de S.G.P., stelden, dat noch het verdrag, noch de wet enige richtlijn ten aanzien van de controlemethoden, meetpunten enz. in relatie tot de voorgeschreven maximum-produkttemperaturen tijdens het vervoer geven. Genoemde leden zouden willen vernemen of de vaststelling van internationaal erkende en uniforme controlemethoden geen voorwaarde dient te zijn vooraleer aan het ATP praktische uitvoering wordt gegeven.

De ondergetekenden geven toe, dat de bijlagen hier en daar wellicht nog wat verduidelijking, resp. aanvulling behoeven. Door Nederland is hierop te Brussel, alsook te Genève geweest. Dit geldt zowel de meetpunten in de lading als de materie die gemeten wordt (lucht, oppervlakte en harttemperaturen). Zij zouden echter niet zo ver willen gaan als de genoemde leden, dat internationaal erkende en uniforme controlemethoden zouden moeten zijn vastgesteld vooraleer aan het ATP praktische uitvoering wordt gegeven, aangezien zulke methoden thans technisch niet haalbaar zijn.

Ten slotte rijst bij de leden van de V.V.D.-fractie de vraag – en zulks tegen de achtergrond van de huidige situatie rond de vervoersvoorschriften van de Europese Gemeenschappen die, naar zij stelden, allerm minst rooskleurig is – of een vleeskeuringsinspectie, zoals voorgesteld in het wetsontwerp, een voet aan de grond kan krijgen. De ondergetekenden zijn van mening, dat met betrekking tot de vleeskeuring geen moeilijkheden zijn te vrezen. De temperatuurnormen zijn gelijk aan die welke in de EEG zijn voorgeschreven. Voor de binnenkomende goederen blijven de thans geldende voorschriften, óók die inzake de controle, van kracht, en wat betreft het uitgaande verkeer is de controle in handen van door de Minister van Landbouw en Visserij aan te wijzen ambtenaren. Dit waarborgt een onderlinge coördinatie.

III. Artikelen van het wetsontwerp

Artikel 2

Naar aanleiding van de vraag van de V.V.D.-fractie of de opvattingen van het Produktschap voor Margarine, Vetten en Oliën, inhoudende dat de gestelde maximum-temperatuurnormen voor rauw vet niet relevant zouden zijn, vestigen de ondergetekenden de aandacht op artikel 3, sub 1, van de op de EEG-richtlijnen gebaseerde Beschikking Uitvoer Vers Vlees 1974, op grond waarvan ook nu reeds vers vlees, waaronder rauw dierlijk vet bestemd voor de menselijke consumptie, dient te worden vervoerd in verzegelde voertuigen of andere vervoermiddelen (laadkisten) die zodanig zijn gebouwd en ingericht dat gedurende het vervoer een temperatuur van 7°C niet zal worden overschreden.

In verband met het bovenstaande moet worden aangenomen dat het in het algemeen niet mogelijk zal blijken gebruik te maken van gedeeltelijk of lichtgeïsoleerde vervoermiddelen. Dierlijk vet dat een smeltproces heeft ondergaan is per definitie een gesteriliseerd produkt en is op grond hiervan uitgezonderd van de temperatuureisen, geldend voor vleeswaren (bijlage 3 van de ATP-regeling).

Artikel 4

De leden, behorend tot de fractie van de S.G.P., merkten op dat de Koninklijke Nederlandse Zuivelbond FNZ in zijn schrijven de wijzigingsvoorstellen memoreerde die door de Nederlandse Regering met betrekking tot de bijlagen 2 en 3 van het ATP in Brussel zijn ingediend en die een aanpassing betreffen van de temperatuurvoorschriften van het ATP aan hetgeen blijkens de praktijkervaringen van de Europese zuivelexporteurs voor een goede kwaliteitshandhaving vereist is. Deze leden zouden het op prijs stellen van de bewindslieden te vernemen in hoeverre acceptatie van deze wijzigingsvoorstellen verwacht mag worden. Ligt het in de bedoeling om vóór het in werking treden van het verdrag de herziening van de temperatuurvoorschriften te regelen? Voor de beantwoording van deze vragen mogen de ondergetekenden verwijzen naar het in het algemeen gedeelte van de memorie van antwoord gestelde.

Artikel 6

Naar aanleiding van de vraag van de leden, behorend tot de fractie van de P.v.d.A., of het werkelijk nodig is om ambtenaren door de Minister van Landbouw en Visserij te laten aanwijzen voor het toezicht op de naleving van de voorschriften, in plaats van de ambtenaren van de Dienst der Invoerrechten en Accijnzen de naleving van deze voorschriften te laten controleren, merken de ondergetekenden op, dat het ATP beoogt het oponthoud aan de grens door een vermindering van de grenscontroles te beperken. De efficiency die hiermede bereikt wordt, zou worden teniet gedaan door de werkwijze die genoemde leden voor ogen staat. Bovendien is in de Richtlijn van de Raad inzake gezondheidsvraagstukken op het gebied van het intercommunautair handelsverkeer in vers vlees voorgeschreven dat de officiële dierenarts, in Nederland de rijkskeurmeester (een door de Minister van Landbouw en Visserij aangewezen ambtenaar) erop toeziet dat de inlading van vlees bestemd voor het intercommunautair handelsverkeer geschiedt in voertuigen die voldoen aan de eisen van de richtlijn en dat deze voertuigen na inlading worden verzegeld. Deze rijkskeurmeester geeft nadat hij zich ervan overtuigd heeft dat het vlees en het voertuig aan de eisen voldoen en het voertuig verzegeld is, het in de richtlijn voorgeschreven gezondheidscertificaat af. Deze werkzaamheden, die volgens de richtlijn door of onder verantwoordelijkheid van een officiële dierenarts moeten worden verricht, kunnen niet door ambtenaren van de Dienst der Invoerrechten en Accijnzen worden overgenomen.

Voor het antwoord op de vraag van de leden, behorend tot de fractie van de V.V.D. en van de fractie van de S.G.P., of uit een oogpunt van hygiëne en veiligheid de controles in artikel 6, lid 2, sub b en sub c, niet beter op de laad- en losplaats kunnen plaatsvinden, zij vooreerst verwezen naar het hiervoor in antwoord op de vraag van de leden, behorend tot de fractie van de P.v.d.A., gestelde.

Ter bevordering van een ononderbroken vervoer zal de controle zich inderdaad zoveel mogelijk op de laad- en losplaatsen moeten richten. In het ATP wordt echter gesproken van de hoogst toelaatbare temperatuur tijdens het laden, het vervoer of het lossen, hetgeen inhoudt dat voor controle niet uitsluitend de laad- of losplaats in aanmerking kan worden genomen.

Artikel 7

In antwoord op de vraag van de leden, behorend tot de fractie van de P.v.d.A., naar aanleiding van artikel 7, eerste lid, of door de aldaar voorziene wijze van machtiging voor het in het verkeer brengen van levensmiddelen, namelijk door twee Ministers, de zaak toch niet weer nodeloos ingewikkeld wordt gemaakt met de door die leden genoemde gevolgen, merken de ondergetekenden op dat het in de bedoeling ligt van het tweede lid gebruik te maken, in dier voege dat de twee Ministers machtiging verlenen aan dezelfde instanties. Het verlenen van de machtiging dient wel door de twee Ministers te worden gegeven daar geen van de beide Ministers voor het gehele terrein verantwoordelijk is.

De opmerking van dezelfde leden, dat artikel 15 van de Warenwet niet alleen voorziet in een chemische keuring bij de invoer van waren, maar ook in een biologische keuring, doet de ondergetekenden vermoeden, dat hier van een misverstand sprake is, daar hier bedoeld is op chemische keuring van vlees en vleeswaren.

Artikel 8

De leden, behorende tot de fractie van de S.G.P., vroegen zich af in hoeverre de nationale keuringsinstanties gereed zijn en geëquipeerd zijn om de voorgeschreven keuringen te verrichten en de vereiste certificaten af te geven terwijl de leden van de V.V.D.-fractie, uitgaande van het gegeven, dat

deze instanties inderdaad nog onvoldoende toegerust zijn voor genoemde taak, vroegen op welke wijze en op welke terreinen dit euvel zal kunnen worden verholpen. Immers, zo stelden deze leden, terecht heeft de EVO opgemerkt, dat afhankelijk van de vast te stellen temperatuurgrenzen, de volgende vragen blijven bestaan:

- kunnen alle Nederlandse speciale wagens voldoen aan de keurings- en temperatuureisen?
- ontstaat er geen grote vraag naar deze speciale voertuigen en kan op redelijke termijn aan deze vraag worden voldaan?
- welke verhoogde vervoerkosten vloeien voort uit de eisen van het wetsontwerp?

Met betrekking tot de vervoerkosten vroegen ook de leden van de fractie D'66 welke gevolgen de invoering van dit wetsontwerp heeft op het Nederlandse wagenpark en de Nederlandse uitvoer, indien een kostenverhoging moet worden gevreesd bij invoering van nieuwe temperatuureisen. Op deze vragen moge het volgende worden geantwoord. De Rijksdienst voor het Wegverkeer – zoals in de memorie van toelichting wordt opgemerkt keurt deze dienst de koelvoertuigen – beschikt thans over een volledig uitgeruste keuringsstation waar sinds 1 januari 1978 keuringen verricht worden. Aangezien het huidige keuringsstation niet over voldoende capaciteit beschikt (nl. slechts één keuringshal) zal een groter keuringsstation gebouwd worden (met drie keuringshallen). Een programma van eisen is bij de Rijksgebouwendienst ingediend.

Voorts kan op de vraag of alle Nederlandse speciale wagens voldoen aan de keurings- en temperatuureisen nu geen antwoord worden gegeven, omdat daartoe nog te weinig keuringen verricht zijn.

Met betrekking tot de vraag naar speciale voertuigen kan worden opgemerkt, dat zeker in bepaalde jaargetijden, een bepaalde druk op de aanbodzijde van deze vervoermarkt kan ontstaan. Uitgaande van het vrije marktbeingsel is de verwachting dat op redelijke termijn op de ontstane vraag zal worden ingespeeld.

Wat betreft de verhoging van de vervoerkosten, aan de orde gesteld door de fracties van de V.V.D. en D'66 mogen de ondergetekenden nog het volgende opmerken.

Gesteld kan worden dat alléén in die gevallen waarin het transport met voor geconditioneerd vervoer geschikte vervoermiddelen niet in de praktijk al gebruikelijk of noodzakelijk was (b.v. transporten naar Frankrijk), door de in het ATP gestelde voorwaarden de noodzaak ontstaat tot gebruik dan wel aanschaf van beter (duurder) materiaal om aan de strengere ATP normen te voldoen. Hieruit kan een bepaalde kostenverhoging ontstaan, die evenwel uiteindelijk ook ten goede komt aan het te vervoeren produkt. Afhankelijk van de geboden prestatie en van de marktsituatie zullen de tarieven naar verwachting tussen de 15 à 35% hoger liggen dan de normale wegvervoertarieven voor de desbetreffende relatie.

De NV Nederlandse Spoorwegen zullen zich, voortgaande op de tot nu toe gevolgde weg, ook in toekomst blijven verzekeren van samenwerking met buitenlandse keuringsstations voor de afgifte van keuringscertificaten voor bij de NS geïmmatriculeerde en geaffecteerde spoorwegwagens en containers bij afwezigheid van voldoende gronden om een modern geoutilleerd keuringsstation te stichten. Voor wat betreft de gevolgen, welke de invoering van dit wetsontwerp heeft op de Nederlandse uitvoer, moge worden gewezen op hetgeen geantwoord is op de vraag van de leden van de V.V.D.-fractie naar een indicatie over de gevolgen, die van een inwerkingtreding, zoals thans voorgesteld, de Nederlandse export zal ondervinden.

Artikel 14

Door de leden, behorende tot de fractie van de P.v.d.A., werd de vraag gesteld of de maximum-sanctie van f 10 000 of een viervoud daarvan als voorzien in artikel 1, onder 4° jo. artikel 6, eerste lid, van de Wet op de economi-

sche delicten niet te laag moet worden geacht, mede gelet op de grote geldontwaarding die sedert de vaststelling van dit maximum is opgetreden.

Bij de uitwerking van de voorstellen van de Commissie vermogensstraffen, waarbij nieuwe boetemaxima in het Wetboek van Strafrecht zullen worden geïntroduceerd, zal het systeem van de Wet op de economische delicten zodanig worden gewijzigd, dat het opleggen van een hogere geldboete dan thans in die wet is voorzien mogelijk wordt gemaakt, indien het feit is gepleegd door een rechtspersoon. Het wetsontwerp zal op korte termijn bij de Staten-Generaal aanhangig worden gemaakt.

Naast vrijheidsstraffen en geldboetes worden in de Wet op de economische delicten overigens nog andere effectieve sancties genoemd, te hanteren tegen overtreders van de onder die wet vallende regelingen, ongeacht de rubriek waarin die regelingen zijn geplaatst. Men zie de bijkomende straffen en maatregelen die zijn voorzien in de artikelen 7 en 8 van de Wet op de economische delicten, zoals het opleggen van de verplichting tot storting van een waarborgsom of de (bij voorbeeld voorwaardelijk op te leggen) bijkomende straf van gehele of gedeeltelijke stillegging van de onderneming van de veroordeelde. Ook is in beginsel verbeurdverklaring mogelijk van de transportmiddelen en getransporteerde goederen met betrekking tot welke of met behulp waarvan het strafbare feit is begaan (vgl. artikel 7, onder d, van de Wet op de economische delicten jo. artikel 33a van het Wetboek van Strafrecht). Ten slotte mogen de ondergetekenden ter toelichting op bijgaande nota van wijzigingen nog het volgende opmerken.

In artikel 8, eerste lid, is tot uitdrukking gebracht dat de fotokopie van het keuringscertificaat niet door de bevoegde keuringsinstelling behoeft te zijn verstrekt. In het tweede lid is de beperking van de keuring tot in Nederland thuisbehorende resp. aan een in Nederland gevestigde natuurlijke of rechtspersoon toebehorende vervoermiddelen weggenomen. Zulks om niet de indruk te wekken dat andere dan vorenbedoelde vervoermiddelen niet door de Nederlandse keuringsinstelling zouden kunnen worden gekeurd of dat de keuring van eerstbedoelde vervoermiddelen in de andere verdragsstaten door de Nederlandse overheid als zijnde door een niet bevoegde keuringsinstelling verricht zou worden beschouwd.

Het voorgaande brengt met zich mee dat artikel 9, eerste lid, sub a, moest worden gewijzigd.

Artikel 9, tweede lid, bleek achteraf niet voldoende armslag te geven voor het vaststellen van nadere regelen met betrekking tot de keuring, andere dan voorschriften die bij de aanvraag in acht moeten worden genomen.

Ten slotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt een storende misstelling in artikel 7, eerste lid, te corrigeren.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
D. F. van der Mei

De Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne,
L. Ginjaar

De Minister van Landbouw en Visserij a.i.,
W. Albeda