
352

Besluit van 6 augustus 1999, houdende wijziging van het Besluit goederenvervoer over de weg en het Besluit personenvervoer met betrekking tot wijzigingen in de regeling van de toegang tot het beroep van vervoerder over de weg en de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerders

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 april 1999, nr. CDJZ/WVV/1999-407, Centrale Directie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 98/76/EG van de Raad van de Europese Unie van 1 oktober 1998 (PbEG L 277) tot wijziging van richtlijn nr. 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers;

Gelet op artikel 8, tweede lid, van de Wet goederenvervoer over de weg, en 9, vijfde lid, van de Wet personenvervoer;

De Raad van State gehoord (advies van 29 juni 1999, nr. W09.99 0161/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 1999, CDJZ/WVV/1999-1038, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit goederenvervoer over de weg¹ wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a. onderdeel c wordt vervangen door:

c. richtlijn nr. 96/26/EG: richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van

diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoer-ondernemers (PbEG L 124);

b. de onderdelen d en e vervallen.

c. de onderdelen f tot en met n worden geletterd d tot en met l.

B. In artikel 4, tweede lid, onderdeel b, wordt «74/561(EEG)» vervangen door: nr. 96/26/EG.

C. In artikel 18, tweede lid, wordt «het eerste, tweede en derde lid van artikel 3 van de Richtlijn 77/796/EEG» vervangen door: het tweede, derde en vierde lid van artikel 8 van richtlijn nr. 96/26/EG.

D. Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het tweede lid wordt «artikel 3, derde lid, van Richtlijn 74/561(EEG)» vervangen door: artikel 3, derde lid, onder b) van richtlijn nr. 96/26/EG.

b. Onder vernummering van het derde lid tot vijfde lid worden een nieuw derde en vierde lid ingevoegd, luidende:

3. De NIWO onderzoekt iedere vijf jaar of aan het bepaalde in het eerste lid wordt voldaan. De NIWO kan beleidsregels vaststellen ten aanzien van het tijdstip van dat onderzoek.

4. De NIWO kan de ondernemer tijdens het onderzoek, bedoeld in het derde lid, een uitstel van ten hoogste een jaar verlenen ten behoeve van de vaststelling van het voldoen aan de eis van kredietwaardigheid indien de ondernemer heeft aangetoond dat het op grond van de algemene economische situatie van zijn onderneming waarschijnlijk is dat hij voor afloop van het verleende uitstel zal voldoen aan de eis van kredietwaardigheid.

c. In het nieuwe vijfde lid wordt «artikel 4 van Richtlijn 77/796(EEG)» vervangen door: artikel 9 van richtlijn nr. 96/26/EG.

E. Artikel 21 komt te luiden:

Artikel 21

1. Aan de eis van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel c, van de wet, wordt voldaan door degene die:

a. een door Onze Minister erkend getuigschrift overlegt van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de onderwerpen en het opleidingsniveau van bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG en die overeenkomstig die bijlage zijn georganiseerd, of

b. een verklaring van vakbekwaamheid overlegt die op grond van artikel 3, vierde lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, door een andere Lidstaat, dan wel door een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, is afgegeven.

2. In geval van overlegging van een na 1 oktober 1999 afgegeven verklaring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, door een persoon die zijn normale verblijfplaats als bedoeld in artikel 1, tweede lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, in Nederland heeft, legt die persoon een door Onze Minister, na raadpleging van de Europese Commissie, erkend aanvullend examen af als bedoeld in artikel 3, vierde lid, onderdeel f, van richtlijn nr. 96/26/EG.

3. Bij ministeriële regeling kan bepaald worden van welke onderwerpen, genoemd in bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG, vrijstelling verleend kan worden aan houders van in die regeling genoemde diploma's.

4. Op het moment dat vijf jaar is verstreken na het tijdstip van de vergunningverlening toont de ondernemer aan dat hij voldoet aan de eis van vakbekwaamheid.

- F. Artikel 34, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:
- a. in onderdeel a wordt «de artikelen 11, 12, 13 en 17, tweede lid van het Rijttijdenbesluit (*Stb.* 1977, 547)» vervangen door: artikel 2.4:4, 2.5:1, vierde lid, 2.5:3, 2.5:4, vierde lid, 2.5:5, derde lid, 2.5:6, tweede lid, 2.7:1, of artikel 2.7:4, eerste lid, onderdeel b of tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer;
 - b. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c. door een puntkomma, worden onderdelen toegevoegd, luidende:
 - d. overtreding van artikel 2, eerste of tweede lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen;
 - e. overtreding van artikel 5.3.15 juncto 5.1.1, eerste lid, onderdeel c, van het Voertuigreglement.

ARTIKEL II

Het Besluit personenvervoer² wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 24a vervalt.

B. Artikel 24b wordt gewijzigd als volgt:

a. Het eerste lid komt te luiden:

1. Aan de eis van betrouwbaarheid wordt niet of niet langer voldaan indien een persoon als bedoeld in artikel 23 geen verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 24 overlegt of indien deze persoon in een aaneengesloten periode van vijf jaar, al dan niet met toepassing van artikel 51 van het Wetboek van Strafrecht, onherroepelijk tot straf is veroordeeld wegens ernstige overtreding van:

a. artikel 2, eerste of tweede lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen;

b. artikel 2.4:1, 2.4:3, eerste lid, 2.4:4, 2.5:1, vierde lid, 2.5:3, 2.5:4, vierde lid, 2.5:6, tweede lid, 2.6:1, derde lid, 2.7:1, 2.7.2, tweede lid, of artikel 2.7:4, eerste lid, onderdeel b, of tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer;

c. artikel 159 van dit besluit, of

d. artikel 5.3.15 juncto 5.1.1, eerste lid, onderdeel c, van het Voertuigreglement.

b. In het vierde lid worden de woorden «drie jaar» vervangen door: vijf jaar.

C. In artikel 26, derde lid, wordt «f 10.000,- voor elke bus» vervangen door: f 10.000,- voor elke bus die vóór 1 oktober 1999 in gebruik is genomen en f 11.000,- voor elke bus die na 1 oktober 1999 in gebruik is genomen».

D. Artikel 28 komt te luiden:

Artikel 28

1. Ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor het verrichten van openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer:

a. wordt een door Onze Minister erkend getuigschrift overgelegd van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de onderwerpen en het opleidingsniveau van bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG en die overeenkomstig die bijlage zijn georganiseerd, of,

b. wordt tot 1 januari 2001 ten genoegen van Onze Minister aangetoond dat een persoon als bedoeld in artikel 27 de laatste zes jaar belast is geweest met het dagelijks beheer van een onderneming, dienst of bedrijf, met als hoofdactiviteit vervoer krachtens een vergunning van dezelfde

aard als waarvoor hij een vergunning aanvraagt en wordt door die persoon een bewijs overgelegd dat hij met goed gevolg een door Onze Minister erkende proeve van bekwaamheid heeft afgelegd waarbij is vastgesteld dat hij ten minste de kennis bezit van de onderwerpen en het opleidingsniveau van bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG, of

c. wordt een verklaring van vakbekwaamheid overgelegd die op grond van artikel 3, vierde lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, door een andere Lidstaat is afgegeven, dan wel in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

2. Een getuigschrift als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, en een bewijs als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, gelden als een verklaring van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 3, vierde lid, onderdeel d, van richtlijn nr. 96/26/EG.

3. In geval van overlegging van een na 1 oktober 1999 afgegeven verklaring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, door een persoon die zijn normale verblijfplaats als bedoeld in artikel 1, tweede lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, in Nederland heeft, legt die persoon een door Onze Minister, na raadpleging van de Europese Commissie, erkend aanvullend examen af als bedoeld in artikel 3, vierde lid, onderdeel f, van richtlijn nr. 96/26/EG.

4. Bij ministeriële regeling kan bepaald worden van welke onderwerpen, genoemd in bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG, vrijstelling verleend kan worden aan houders van in die regeling genoemde diploma's.

E. Er wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 28a

1. In dit artikel wordt verstaan onder EG-verklaring: een EG-verklaring als bedoeld in artikel 10 van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen.

2. Ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor het verrichten van taxivervoer wordt de overlegging vereist van een EG-verklaring taxivervoer.

3. Een door Onze Minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens geldt als een EG-verklaring taxivervoer.

4. Onze Minister verstrekt een EG-verklaring taxivervoer indien ten genoegen van Onze Minister wordt aangetoond dat een persoon als bedoeld in artikel 27 de laatste zes jaar belast is geweest met het dagelijks beheer van een onderneming met als hoofdactiviteit taxivervoer.

5. Onze Minister kan regels stellen met betrekking tot de gevallen waarin een getuigschrift wordt erkend en de wijze waarop een EG-verklaring taxivervoer wordt verstrekt.

F. Er wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 29a

1. Op het moment dat vijf jaar is verstreken na het tijdstip van vergunningverlening, overlegt de vervoerder die openbaar vervoer of besloten busvervoer verricht, aan Onze Minister een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 24, eerste lid, een bewijs van kredietwaardigheid als bedoeld in artikel 26, eerste of vierde lid, en toont aan dat hij voldoet aan de eis van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 28, eerste lid.

2. Op het moment dat vijf jaar is verstreken na het tijdstip van vergunningverlening, overlegt de vervoerder die taxivervoer verricht, aan Onze Minister een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 24, eerste lid en toont aan dat hij voldoet aan de eis van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 28a, tweede lid.

3. Onze Minister kan de vervoerder, bedoeld in het eerste lid, ten hoogste een jaar uitstel verlenen ten behoeve van het overleggen van een bewijs van kredietwaardigheid indien de vervoerder heeft aangetoond dat het op grond van de algemene economische situatie van zijn onderneming waarschijnlijk is dat hij voor afloop van het verleende uitstel zal voldoen aan de eis van kredietwaardigheid.

G. In artikel 167 wordt «en 152» vervangen door: , 152 en 159.

ARTIKEL III

Degene, die in het bezit is van een verklaring, vóór 1 oktober 1999 afgegeven overeenkomstig artikel 10 van richtlijn nr. 96/26/EG door een andere lidstaat, dan wel door een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, voldoet aan de eis van vakbekwaamheid.

ARTIKEL IV

Na de inwerkingtreding van dit besluit berust de Regeling erkenning vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer op artikel 28a, vijfde lid, van het Besluit personenvervoer.

ARTIKEL V

1. Onder vernummering van het derde lid tot tweede lid, vervalt artikel 21, tweede lid, van het Besluit goederenvervoer over de weg op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

2. In artikel 26, derde lid, van het Besluit personenvervoer, vervalt «f 10.000,- voor elke bus die vóór 1 oktober 1999 in gebruik is genomen en» en «die na 1 oktober 1999 in gebruik is genomen» met ingang van 1 oktober 2001.

3. Onder verlettering van onderdeel c tot b, vervalt artikel 28, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit personenvervoer op 1 januari 2001.

4. Onder vernummering van het vierde tot derde lid, vervalt artikel 28, derde lid, van het Besluit personenvervoer op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

¹ Stb. 1992, 197, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 3 november 1998, Stb. 643.

² Stb. 1987, 506, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 31 mei 1999, Stb. 229.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 september 1999, nr. 176.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 1999.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 6 augustus 1999

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,
A. H. Korthals

Uitgegeven de vierentwintigste augustus 1999

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

Algemene toelichting

De onderhavige wijziging van het Besluit goederenvervoer over de weg en het Besluit personenvervoer dient ter implementatie van richtlijn nr. 98/76/EG van 1 oktober 1998 tot wijziging van richtlijn nr. 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers (PbEG L 277). Voor zover het het Besluit goederenvervoer over de weg betreft, dient het besluit tevens tot correctie van verwijzingen die achterhaald zijn sinds de inwerkingtreding van richtlijn nr. 96/26/EG.

Zoals neergelegd in de overwegingen van richtlijn nr. 98/76/EG heeft de Raad het wenselijk geacht de regels voor de toegang tot het beroep van ondernemer in het goederen- en personenvervoer over de weg bij te stellen. Immers, geconstateerd was dat de regels die in de lidstaten ter zake worden gehanteerd nog aanzienlijk uiteen lopen en dat dit nadelig werkt op de wens te komen tot een gelijkwaardige concurrentiepositie.

Daartoe heeft de Raad besloten tot enige bijstellingen van de betrouwbaarheidseis. Met name ontvalt de betrouwbaarheid ook ingeval van overtredingen van de wettelijke regels inzake de bescherming van het milieu en de beroepsaansprakelijkheid.

In richtlijn nr. 98/76/EG is de regeling op het punt van kredietwaardigheid aangepast. Deze aanpassing is niet van invloed op de definitie van kapitaal en reserves. Wél is de hoogte van de bedragen aangepast. Alle ondernemingen dienen vanaf 1 oktober 2001 te voldoen aan de nieuwe kredietwaardigheidseis.

De eisen voor vakbekwaamheid zijn met name gewijzigd in die zin, dat een minimum niveau van vakbekwaamheid voor alle ondernemers in de Gemeenschap is vastgesteld, alsmede dat een regeling is gegeven ten aanzien van de wijze waarop examens dienen te worden georganiseerd. Richtlijn nr. 96/26/EG maakte het reeds mogelijk dat de lidstaten personen met enige jaren praktijkervaring in een leidende functie vrijstellen van de eis van een examen. In tegenstelling tot wat is geregeld in het Besluit personenvervoer wordt er nu voor gekozen deze zogenaamde «historische vakbekwaamheid» met een overgangperiode tot 1 januari 2001 te laten vervallen. Immers, alle ondernemers dienen in beginsel over eenzelfde vakbekwaamheid te beschikken.

Nieuw is de introductie van een modelverklaring van vakbekwaamheid. Dit vindt zijn reden in de wens het de autoriteiten in andere lidstaten mogelijk te maken op eenvoudige wijze vast te stellen of de houder van het diploma over de vereiste vakbekwaamheid beschikt. Nieuw is eveneens de mogelijkheid van een aanvullend examen voor aspirant-ondernemers die, terwijl zij hun normale verblijfplaats hebben in de lidstaat waar zij zich wensen te vestigen, een diploma hebben behaald in een andere lidstaat.

Tenslotte is nieuw de bepaling, dat de autoriteiten van de lidstaten ten minste iedere vijf jaren vaststellen of de ondernemer nog aan de drie eisen voor de toegang tot het beroep voldoet: betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid.

De administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de overheid zullen voor wat betreft het voldoen aan de betrouwbaarheidseis gelijk blijven. Ten aanzien van het voldoen aan de eis van vakbekwaamheid zijn er voor het goederenvervoer ook geen extra kosten. In het personenvervoer zullen de lasten ten aanzien van dit onderdeel voor nieuwe vergunninghouders en voor sommige ondernemingen waarbinnen een wisseling plaatsvindt van degene die vakbekwaamheid inbrengt, wel verhoogd worden. Dit is een gevolg van de introductie van de proeve van bekwaamheid ten behoeve van het aantonen van de historische vakbekwaamheid in het personenvervoer. In het goederenvervoer is geen grondslag voor de historische vakbekwaamheid, waardoor er dus ook geen extra kosten ten aanzien van dit onderdeel zijn.

Met betrekking tot de kredietwaardigheid zullen de startkosten voor de ondernemer ongeveer gelijk blijven, maar zal hij geconfronteerd worden met extra kosten als gevolg van de terugkerende vijfjaarlijkse toets en van de verhoging van de bedragen per voertuig. De kosten worden in het personenvervoer geraamd op gemiddeld f 30,- per vijf jaar. Dit zijn de kosten die de Kamer van Koophandel in rekening brengt voor afgifte van het bewijs van kredietwaardigheid voor het personenvervoer.

Naast de verhoging van de bedragen, wordt de kostenstijging in het goederenvervoer met name veroorzaakt doordat nu ook houders van een vergunning binnenlands vervoer onderworpen worden aan een periodieke toets. Ruim 70% van de vergunninghouders beschikt naast een vergunning binnenlands vervoer ook over een communautaire vergunning. De houders van een communautaire vergunning dienen op dit moment al elke vijf jaar aan te tonen dat zij kredietwaardig zijn. Voor de resterende 30% beroepsvervoerders die alleen over een binnenlandse vergunning beschikt, is een periodieke toetsing van de kredietwaardigheid dus nieuw. Ten behoeve van de toetsing van de kredietwaardigheid vraagt het NIWO van de vervoerder een accountantsverklaring te overleggen. Indien die accountantscontrole zonder complicaties verloopt, zullen de kosten van deze controle f 500,- bedragen. Indien wel nadere onderzoeken door de accountant nodig zijn worden de kosten geschat op f 750,-. Naar verwachting zal bij zeven van de negen bedrijven de accountantscontrole zonder complicaties verlopen.

De uitvoeringskosten van de RVI en de NIWO vertaald in administratieve lasten zullen evenals in de huidige situatie niet noemenswaardig zijn. Op dit moment wordt de betrouwbaarheid namelijk al elke vijf jaar getoetst. De toetsing van de vakbekwaamheid en kredietwaardigheid van de ondernemer worden hierin meegenomen. Ten aanzien van de uitvoering worden geen problemen verwacht.

Op grond van artikel 72 van de Wet goederenvervoer over de weg en artikel 70 van de Wet personenvervoer is het onderhavige besluit in ontwerp voorgelegd aan de overlegorganen goederenvervoer en personenvervoer. De opmerkingen van het Overlegorgaan Goederenvervoer hebben erin geresulteerd dat, ter vermindering van bedrijfslasten, aan de NIWO de bevoegdheid wordt gegeven om uiteenlopende momenten van periodieke toetsing van de toelatingseisen te laten samenvallen. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop teruggekomen. Over de in richtlijn nr. 98/76/EG neergelegde mogelijkheid om frequenter dan eenmaal in de vijf jaar te toetsen, is het overlegorgaan verdeeld. Deze mogelijkheid is dan ook in het besluit niet opgenomen. Eveneens verdeeld is het overlegorgaan over de mogelijkheid om bezitters van een buitenlands diploma, die in Nederland hun gewone verblijfplaats hebben, een aanvullend examen te laten afleggen. Gelet op de waarborging van de kwaliteit is deze mogelijkheid altijd door

Nederland bij de EU bepleit en is daarom wel in het besluit opgenomen. Tenslotte werd ten aanzien van overtreding van regels ten aanzien van de snelheidsbegrenzer als reden tot het ontvallen van de betrouwbaarheid een minderheidsstandpunt geuit. Gelet op het belang van de verkeersveiligheid, is het meerderheidsstandpunt gevolgd. Het Overlegorgaan personenvervoer geeft aan dat, afgezien van een redactionele opmerking, ingestemd kan worden met de wijze waarop richtlijn nr. 98/76/EG is geïmplementeerd in het Besluit personenvervoer.

Transponeringstabel van artikel 1 van richtlijn nr. 98/76/EG

punt 1	art. 21, tweede lid, Bgw; art. 28, derde lid, Bp
punt 2	reeds geïmplementeerd in art. 6 Bgw
punt 3, 1 ^e streepje	art. 34, eerste lid, Bgw; art. 24b, eerste lid, Bp
punt 3, 2 ^e streepje	art. 26, derde lid, Bp; reeds geïmplementeerd in art. 20, eerste lid, Bgw; Regeling vaststelling kredietwaardigheid (Stcrt. 1992, 85)
punt 3, 3 ^e streepje	geen implementatie: deze mogelijkheid wordt voor Nederland niet wenselijk geacht
punt 3, 4 ^e streepje	art. 21 Bgw, art. 28 Bp
punt 4, 1 ^e , 2 ^e , 3 ^e streepje	geen implementatie: bepaling is slechts gericht aan Oostenrijk, Finland en Zweden
punt 4, 4 ^e streepje	art. 26, derde lid, Bp, artikel V, tweede lid, van het onderhavig besluit, Regeling vaststelling kredietwaardigheid (Stcrt. 1992, 85)
punt 5	art. 20, derde en vierde lid, 21, derde lid Bgw; art. 29a Bp
punt 6	geen implementatie: plicht tot informatie- uitwisseling is gericht aan de lidstaten
punt 7	reeds geïmplementeerd in art. 18, tweede lid, Bgw; art. 24, tweede lid, Bp
punt 8	artikel III van het onderhavig besluit
punt 9	art. 34 Bgw; art. 24b Bp; art. 21, eerste lid, Bgw; art. 28, eerste lid, Bp
punt 10	art. 21, eerste lid, Bgw; art. 28, eerste lid, Bp

Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Onderdelen A tot en met D

De onderdelen A tot en met D strekken tot correctie van verwijzingen. Door middel van onderdeel D is voorts de thans verplichte vijfjaarlijkse toets van de kredietwaardigheid in artikel 20 opgenomen, alsmede de in richtlijn nr. 98/76/EG neergelegde mogelijkheid tot uitstel in verband met het voldoen aan de kredietwaardigheidseis. De bevoegdheid, die thans in artikel 20 aan de NIWO is gegeven om binnen de marge van de vijfjaarlijkse periode een tijdstip van de toetsing vast te stellen, is vooral ingegeven door de wens om terwille van de efficiency verschillende toetsingsmomenten te laten samenvallen.

Het beroepsgoederenvervoer over de weg kent twee soorten vergunningen, te weten de vergunning voor binnenlands vervoer en de zogenaamde communautaire vergunning. Deze laatste heeft een geldigheidsduur van vijf jaar, en is in 1992 ingevoerd bij verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Statens (PbEG L 95). Zij verving de destijds voor onbepaalde tijd afgegeven vergunning voor grensoverschrijdend vervoer. In 1992 heeft er dus een toetsing plaats gehad, welke in 1997 herhaald is en bij iedere aanvraag om verlenging (in 2002, 2007 enz.) zal moeten worden uitgevoerd. Deze tijdstippen gelden in principe niet voor de vergunning binnenlands vervoer, waarvan de toetsing op grond van richtlijn nr. 98/76/EG tenminste iedere vijf jaar na de

verlening uitgevoerd zal moeten worden; deze toets hoeft echter niet samen te vallen met de verlening, c.q. verlenging, van de communautaire vergunning. Voorts zal, zoals hiervoor reeds vermeld, op 1 oktober 2001 de overgangstermijn inzake de kredietwaardigheid vervallen. Op dat tijdstip zal dus een toetsing moeten plaatsvinden. Door deze toetsingsmomenten zoveel mogelijk te laten samenvallen, worden de bedrijfslasten voor de ondernemingen en de bestuurlijke lasten voor de NIWO zo gering mogelijk gehouden.

Onderdeel E

Artikel 21 strekt tot implementatie van artikel 3, vierde lid, van richtlijn nr. 98/76/EG. De wijze waarop de vakbekwaamheid in Nederland wordt aangetoond, de erkenning van vakbekwaamheidsverklaringen van andere lidstaten, het aanvullende examen en de vijfjaarlijkse toets zijn in dit artikel vastgelegd. De mogelijkheid van erkenning van de zogenaamde historische vakbekwaamheid is niet opgenomen; voor het goederenvervoer is daar nooit gebruik van gemaakt.

Tevens is aan artikel 21 een derde lid toegevoegd dat de Minister de mogelijkheid geeft vrijstellingen te verlenen voor onderdelen van het vakbekwaamheidsexamen. Deze bepaling is ingevoegd om meer mogelijkheden te scheppen om de ongewenste effecten van het vereiste van een uniform vakbekwaamheidsdiploma tegen te gaan. Het komt namelijk voor dat grote wegvervoerondernemingen leidinggevenden aantrekken vanwege hun algemene managementexpertise. Op grond van de Wet goederenvervoer over de weg dienen deze personen te beschikken over het vakbekwaamheidsdiploma beroepsgoederenvervoer. Dit diploma bestaat uit een veelheid van onderwerpen – zoals technische voertuigkennis en boekhouding – die een algemeen leidinggevende van een grote wegvervoeronderneming bij de uitoefening van zijn werkzaamheden eigenlijk niet gebruikt. Door middel van vrijstellingen kan zo veel mogelijk voorkomen worden dat een algemeen leidinggevende veel voor hem weinig bruikbare kennis dient op te doen.

Tot nu toe was het mogelijk in relatief korte tijd aan de wettelijke vakbekwaamheidsvereisten te voldoen door een buitenlands diploma te behalen. Met het aanvullend Nederlands diploma is deze weg grotendeels onbruikbaar geraakt.

Onderdeel F

In artikel 34, eerste lid, onderdeel a, is een verwijzing gecorrigeerd: met ingang van 1 december 1998 is het Rijtijdenbesluit vervangen door het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In artikel 3, tweede lid, onderdeel c, van richtlijn nr. 98/76/EG is thans het onderdeel beroepsaansprakelijkheid ingevoegd. Laatstgenoemde is voor de Nederlandse situatie geïmplementeerd door op grond van niet-naleving van de verplichte verzekering op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen aan te merken als aanleiding tot het ontvallen van de betrouwbaarheid. Voorts geeft richtlijn nr. 98/76/EG aan dat de betrouwbaarheid kan ontvallen indien een veroordeling is uitgesproken voor ernstige inbreuken op de voorschriften inzake milieubescherming. De milieuvoorschriften met betrekking tot voertuigen zijn opgenomen in het Voertuigreglement. De milieuvoorschriften worden gecontroleerd bij de type-goedkeuring en de APK-keuring. In artikel 31, eerste lid, onderdeel b, is deze bepaling reeds geïmplementeerd.

ARTIKEL II

Onderdelen A en B

Artikel 24a bepaalde dat de verklaring omtrent het gedrag elke vijf jaar overgelegd diende te worden. Door het overleggen van deze verklaring kon getoetst worden of de vervoerder nog steeds voldeed aan de betrouwbaarheidseisen. Richtlijn nr. 98/76/EG bepaalt echter dat ten minste elke vijf jaar niet alleen getoetst moet worden of de vergunninghouder nog voldoet aan de eis van betrouwbaarheid, maar ook of hij nog voldoet aan de eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Qua systematiek is het duidelijker wanneer de bepaling inzake deze wordt verplaatst naar artikel 29a waar ook de aspecten kredietwaardigheid en vakbekwaamheid aan de orde zijn (zie toelichting onderdeel F). Hierdoor is artikel 24a vervallen.

Onderdeel B heeft betrekking op de invulling van de betrouwbaarheidseisen.

De aanhef van artikel 24b, eerste lid, is gewijzigd. Ten eerste is de termijn waarbinnen veroordelingen meetellen voor het ontvallen van de betrouwbaarheid verlengd van drie naar vijf jaar. Dit houdt verband met de vaak langdurige procedure die aan een onherroepelijke veroordeling door de rechter voor genoemde overtredingen voorafgaat. Daardoor wordt het bij ministeriële regeling vast te leggen aantal overtredingen vaak niet gehaald, ondanks herhaalde overtredingen binnen de toentertijd geldende driejaren termijn. Een andere reden voor het verlengen van de toetsingstermijn naar vijf jaar is dat van een langere termijn meer preventieve werking uitgaat. Voorts is aan de aanhef toegevoegd dat de betrouwbaarheid in ieder geval ontvalt indien de vervoerder niet of niet tijdig een nieuwe verklaring omtrent het gedrag kan overleggen aan Onze Minister. Omdat bij de beoordeling van het verzoek tot afgifte van een verklaring omtrent het gedrag de strafrechtelijke registers worden geraadpleegd, wordt door deze toevoeging duidelijker gemaakt dat de betrouwbaarheid van een vervoerder kan ontvallen indien hij wegens strafrechtelijke inbreuken is veroordeeld, zoals richtlijn nr. 96/26/EG in artikel 3, derde lid, dat voorschrijft.

De opsomming van de toetsingsgronden in het eerste lid is als gevolg van richtlijn nr. 98/76/EG uitgebreid met overtredingen van bepalingen inzake de bescherming van het milieu en inzake de beroepsaansprakelijkheid. De betrouwbaarheidsgrond inzake de beroepsaansprakelijkheid is geïmplementeerd door in artikel 24b een verwijzing op te nemen naar artikel 2 van de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigenbelasting (WAM). Artikel 2 van de WAM behelst de verplichting tot het afsluiten en in stand houden van een verzekering voor het motorrijtuig. Indien de vervoerder op grond van dit artikel wordt veroordeeld, kan dat een grondslag opleveren voor het ontvallen van de betrouwbaarheid. Het ontvallen van de betrouwbaarheid als gevolg van ernstige overtredingen van voorschriften met betrekking tot de bescherming van het milieu was reeds geïmplementeerd in het huidige Besluit personenvervoer doordat de vervoerder slechts gebruik mag maken van voertuigen waarvoor op grond van het Voertuigreglement een type-goedkeuring en een APK-keuringsbewijs is afgegeven. Naast de veiligheidsvoorschriften die aan voertuigen worden gesteld, bevat het Voertuigreglement eveneens milieuvoorschriften ten aanzien van voertuigen. Zo bepalen bijvoorbeeld de artikelen 3.3.16 en 5.3.11 van het Voertuigreglement dat het Besluit typegoedkeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging van toepassing is. Op deze wijze wordt gecontroleerd dat de vervoerder zich houdt aan de milieuvoorschriften die voor voertuigen gelden.

In het eerste lid, onderdeel b, is het inmiddels vervallen Rijttijdenbesluit vervangen door het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In onderdeel c is de abusievelijke verwijzing naar artikel 162 vervangen door artikel 159 van het Besluit.

Zowel richtlijn nr. 96/26/EG als richtlijn nr. 98/76/EG regelen dat de betrouwbaarheid van een vervoerder kan ontvallen indien de vervoerder is veroordeeld wegens ernstige inbreuken op de verkeersveiligheid. Tot nu toe was dit geïmplementeerd door te bepalen dat een voertuig volgens de APK-keuring goedgekeurd diende te worden en daardoor geen gevaar op de weg vormde voor andere weggebruikers. In dit Besluit is er nadere invulling gegeven aan het begrip verkeersveiligheid door in onderdeel d te bepalen dat een veroordeling wegens verkeerde afstelling van de snelheidsbegrenzers kan leiden tot het ontvallen van de betrouwbaarheid van de vervoerder en daardoor tot intrekking van zijn vergunning.

Onderdeel C

Richtlijn nr. 98/76/EG schrijft voor dat het vereiste bedrijfskapitaal dat per volgende bus nodig is, 5000 euro bedraagt. Als gevolg hiervan dient het kapitaal dat per bus nodig is met f 1000,- verhoogd van f 10 000,- tot f 11 000,-. Tot 1 oktober 2001 geldt deze verhoging van f 1000,- per bus alleen voor de bussen waarmee het wagenpark van de onderneming is uitgebreid. Met ingang van 1 oktober 2001 geldt de verhoging met f 1000,- per bus voor het gehele wagenpark. De kredietwaardigheidseis zoals deze vanaf 1 oktober 2001 luidt, wordt door artikel V geregeld.

Onderdeel D

Artikel 28 heeft ten eerste een redactionele verduidelijking ondergaan. De eisen die aan de vakbekwaamheid van de vervoerder worden gesteld voor openbaar vervoer per bus en besloten busvervoer, zijn in artikel 28 blijven staan. Daar richtlijn nr. 98/76/EG een aantal nieuwe eisen invoert voor de vakbekwaamheid voor het openbaar en besloten busvervoer is het noodzakelijk de vakbekwaamheidseisen voor de taxivervoerder in een apart artikel te regelen daar die eisen redactioneel niet in het huidige artikel 28 zijn in te passen. Verwezen wordt naar artikel 28a (toelichting onderdeel E).

Uit het eerste lid blijkt dat de vervoerder op drie manieren kan voldoen aan de vakbekwaamheidseis: of hij overlegt een door de Minister erkend getuigschrift, of een bewijs dat hij voldoet aan de eisen van de zogenaamde historische vakbekwaamheid of hij overlegt een verklaring van vakbekwaamheid die door een andere EU-lidstaat is afgegeven. Als gevolg van richtlijn nr. 98/76/EG is er ten opzichte van de historische vakbekwaamheid een verandering opgetreden. Tot nu toe ontving een vervoerder een bewijs van vakbekwaamheid indien hij ten minste zes jaar belast was geweest met het dagelijks beheer van een onderneming, dienst of bedrijf. Richtlijn nr. 98/76/EG stelt aan deze vervoerder een extra eis, namelijk dat hij een proeve van bekwaamheid aflegt. Deze proeve van bekwaamheid komt qua opleidingsniveau en qua kennis overeen met de reguliere examens. Deze wijze waarop de proeve van bekwaamheid wordt afgelegd kan echter afwijkend zijn. Richtlijn nr. 98/76/EG laat de lidstaten vrij in het wel of niet aanvaarden van de historische vakbekwaamheid. In Nederland kan de historische vakbekwaamheid tot 1 januari 2001 worden aangetoond. Na die periode is het alleen nog mogelijk om door middel van het afleggen van een examen de vakbekwaamheid aan te tonen. Om die reden is in artikel V bepaald dat het eerste lid, onderdeel b, per 1 januari 2001 vervalt. Met het stellen van de datum van 1 januari 2001 is aansluiting gezocht bij de termijn die voor het taxivervoer is gesteld met

betrekking tot de mogelijkheid van het aantonen van de historische vakbekwaamheid in het Besluit van 25 februari 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de invoering van de chauffeurspas en een aanpassing van de vakbekwaamheidseis bij het taxivervoer (Stb. 123).

In het derde lid wordt de mogelijkheid gegeven om de zogenaamde «U-bocht-constructie» tegen te gaan. Voor de Nederlandse situatie houdt deze constructie in dat een vervoerder die in Nederland zijn normale verblijfplaats heeft, zijn diploma in een andere EU-lidstaat behaalt. De Commissie heeft in richtlijn nr. 98/76/EG bepaald dat de lidstaten tot en met 1 oktober 2002 van deze bevoegdheid gebruik kunnen maken. Na dat tijdstip kan de Commissie deze periode met maximaal vijf jaar verlengen. Om die reden is in artikel V van dit Besluit bepaald dat het derde lid op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip kan vervallen. Richtlijn nr. 98/76/EG definieert normale verblijfplaats als «de plaats waar een persoon gewoonlijk verblijft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar, wegens persoonlijke en beroepsbindingen, of, in het geval van een persoon zonder beroepsbindingen, wegens persoonlijke bindingen, die wijzen op nauwe banden tussen hemzelf en de plaats waar hij woont. De normale verblijfplaats van een persoon wiens beroepsbindingen op een andere plaats zijn gelegen dan zijn persoonlijke bindingen, en die daardoor afwisselend op verschillende in twee of meer lidstaten gelegen plaatsen moet verblijven, wordt evenwel geacht te liggen op de plaats van zijn persoonlijke bindingen, mits hij regelmatig daarnaar terugkeert. Aan deze voorwaarde behoeft niet te worden voldaan wanneer de persoon in een lidstaat verblijft voor de uitvoering van een opdracht van bepaalde duur. Het bezoeken van een universiteit of een school impliceert niet de overbrenging van de normale verblijfplaats.» De Minister dient zo'n getuigschrift te erkennen. Alleen indien het getuigschrift na 1 oktober 1999 door die lidstaat is afgegeven, is de houder van dit diploma verplicht een aanvullend examen af te leggen. Tijdens zo'n aanvullend examen zal geëxamineerd worden in onderwerpen die de specifieke Nederlandse situatie betreffen.

Tevens is aan artikel 28 een vierde lid toegevoegd dat bepaalt dat de Minister de mogelijkheid heeft vrijstellingen te verlenen voor onderdelen van het vakbekwaamheidsexamen. Deze bepaling is toegevoegd om, evenals in het goederenvervoer, meer mogelijkheden te scheppen om de ongewenste effecten van het vereiste van een uniform vakbekwaamheidsdiploma tegen te gaan. Het komt namelijk voor dat grote ondernemingen leidinggevenden aantrekken vanwege hun algemene management-expertise. Deze leidinggevenden behoorden te beschikken over het vakbekwaamheidsdiploma openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer. Dit diploma bestaat uit een veelheid van onderwerpen – zoals technische voertuigkennis en boekhouding – die een algemeen leidinggevende van een grote onderneming bij de uitoefening van zijn werkzaamheden eigenlijk niet gebruikt. Door middel van vrijstellingen kan zo veel mogelijk worden voorkomen dat een algemeen leidinggevende kennis zou moeten op doen die voor hem weinig bruikbaar is.

Onderdeel E

Uit artikel 28a blijkt dat de taxivervoerder ter voldoening aan de vakbekwaamheidseis een EG-verklaring taxivervoer dient te overleggen. Deze eis vloeit voort uit richtlijn nr. 92/51/EEG van 18 juni 1992 betreffende een tweede algemeen stelsel van erkenning van beroepsopleidingen, ter aanvulling van richtlijn nr. 89/48/EEG (PbEG L 209). De taxivervoerder kan op twee manieren aan zo'n EG-verklaring komen: door de overlegging van een door de Minister erkend getuigschrift of door aan te tonen dat hij

voldoet aan de eisen van de zogenaamde «historische vakbekwaamheid». Deze eisen de procedure zijn verder uitgewerkt in de Regeling erkenning vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer (Strt. 1997, 145 en 190). Inhoudelijk zijn er geen veranderingen opgetreden voor het taxivervoer.

Onderdeel F

Richtlijn nr. 98/76/EG bepaalt dat de onderneming ten minste elke vijf jaar getoetst dient te worden. Artikel 29a implementeert deze bepaling. Aan de hand van een om de vijf jaar terugkerende verplichting tot het opnieuw overleggen van een verklaring omtrent het gedrag, een bewijs van kredietwaardigheid en het aantonen dat voldaan wordt aan de vakbekwaamheidseis wordt de kwaliteit van de bedrijfstak nauwkeuriger gevolgd. De RVI voert deze toets namens de Minister uit. Aangezien voor de taxivervoerder geen kredietwaardigheidseis geldt, bepaalt het tweede lid dat de vijfjarige toets voor de taxivervoerder alleen geldt ten aanzien van de betrouwbaarheids- en vakbekwaamheidseis.

Onderdeel G

Aangezien in artikel 24b, eerste lid, onderdeel c, de abusievelijke verwijzing naar artikel 162 vervangen is door een verwijzing naar artikel 159 van dit besluit, is de strafbepaling eveneens aangepast.

ARTIKEL III

Dit artikel waarborgt de rechten van diegenen die vóór de in richtlijn nr. 98/76/EG daartoe genoemde datum in het bezit waren van een verklaring overeenkomstig de «oude» situatie. Dit betekent, dat indien een vervoerder vanaf het moment van inwerkingtreding van het onderhavige besluit in het bezit is van een verklaring van vakbekwaamheid op grond van bijvoorbeeld de regeling inzake historische vakbekwaamheid, hij bij de tussentijdse toetsing kan blijven aantonen dat hij voldoet aan de eis van vakbekwaamheid.

ARTIKEL V

Het eerste en vierde lid van dit artikel vloeien voort uit de bepaling in richtlijn nr. 98/76/EG, dat de Commissie zich nader zal beraden op het aanvullende examen ten behoeve van de zogenaamde U-bocht-constructie. Het tweede lid is een gevolg van de overgangperiode die geldt voor het voldoen aan de regeling van de kredietwaardigheid (zie toelichting onderdeel C). Het derde lid ziet op het vervallen van de historische vakbekwaamheid in het openbaar vervoer en besloten busvervoer (zie toelichting onderdeel D).

ARTIKEL VI

Richtlijn nr. 98/76/EG schrijft voor dat de richtlijn op 1 oktober 1999 geïmplementeerd dient te zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos