

472

Besluit van 16 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi, de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 15 april 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/430 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, tweede lid, 8, 13, tweede lid, 74, tweede lid, 86, onderdelen b en c, en 104, eerste lid, onderdelen a, c, d en e, van de Wet personenvervoer 2000, de artikelen 4:3, tweede tot en met vierde lid, 5:12, tweede lid, 7:6, eerste lid, 8:5, eerste lid, en 9:2, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet en de artikelen 21, eerste lid, 22, eerste lid, en artikel 127, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 3 juli 2009, nr. W09.09.0133/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 15 oktober 2009, nr. CEND/HJDZ-2009/1047 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel g door een puntkomma vier nieuwe onderdelen toegevoegd, luidende:

h. *boordcomputerkaart*: geheugenkaart met chip voor gebruik in de boordcomputer waarmee de boordcomputer de identiteit van de kaarthouder kan vaststellen;

i. *chauffeurskaart*: aan een bestuurder afgegeven boordcomputerkaart waarmee de boordcomputer de identiteit van de desbetreffende bestuurder kan vaststellen en waarop gegevens kunnen worden opgeslagen;

j. *keuringskaart*: aan een erkende werkplaats afgegeven boordcomputerkaart die de desbetreffende werkplaats identificeert en waarmee gegevens kunnen worden overgebracht;

k. *ondernemerskaart*: aan een vervoerder afgegeven boordcomputerkaart die de desbetreffende vervoerder identificeert en waarmee de voor deze in de boordcomputer opgeslagen gegevens zichtbaar kunnen worden gemaakt en overgebracht kunnen worden.

B

In artikel 4, eerste lid, wordt de zinsnede «De artikelen 9, 12, 13 en 14, eerste lid, van de wet» vervangen door: De artikelen 4, eerste lid, 9, 12, 13 en 14, eerste lid, van de wet.

C

In artikel 6, eerste lid, wordt «4, tweede lid» vervangen door: 4, derde lid, wordt de zinsnede «hoofdstuk 6, met uitzondering van de artikelen 73 en 74» vervangen door: hoofdstuk 6, met uitzondering van de artikelen 73, 74 en 78 en wordt de zinsnede «124, 126 en 127, eerste lid, onderdelen d en e» vervangen door: 124 en 126.

D

In de artikelen 13, derde lid, 22, eerste lid, 98, tweede lid, 102, tweede lid, en 107, wordt «vergunning voor collectief personenvervoer» vervangen door: communautaire vergunning.

E

Artikel 16 vervalt.

F

In artikel 18, eerste en tweede lid, wordt «vergunningbewijs» telkens vervangen door: vergunningbewijs van de vervoerder die taxivervoer verricht.

G

In artikel 23, eerste lid, onderdeel b, onder 5° wordt «79 en 80» vervangen door: 75 en 76.

H

Artikel 47, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. het een nationaal elektronisch vervoerbewijs of een op grond van de concessie door of namens de concessiehouder afgegeven elektronisch vervoerbewijs betreft,

I

Artikel 73 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er worden drie leden toegevoegd, luidende:

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de verplichting voor de vervoerder om de reiziger na afloop van het verrichtte taxivervoer een automatisch gegenereerd ritbewijs te verstrekken en over de verplicht op het ritbewijs te vermelden gegevens.

3. De regels, bedoeld in het tweede lid, kunnen voor bij ministeriële regeling aan te wijzen soorten taxidiensten verschillend luiden.

4. In de regels, bedoeld in het tweede lid, kan een uitzondering worden opgenomen voor taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst waarbij gedurende in een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief.

J

De artikelen 75 tot en met 78, 82 en 83 komen te vervallen.

K

De artikelen 79 tot en met 81 worden vernummerd tot 75 tot en met 77.

L

Na artikel 77 (nieuw) wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 3. Taxameter en boordcomputer

Artikel 78

1. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, een taxameter aanwezig is die zichtbaar voor de reiziger de vervoerprijs overeenkomstig de kenbaar gemaakte tarieven aangeeft.

2. De taxameter voldoet aan de regels die bij of krachtens de Metrologiewet zijn gesteld.

3. Behoudens in geval schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten taxivervoer, wordt taxivervoer slechts verricht indien de in de auto aanwezige taxameter wordt gebruikt.

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de instelling van de taxameter en de tijdvakken waarop een controle van de taxameter moet plaatsvinden tegen de in het tweede lid bedoelde eisen voor een in gebruik genomen taxameter. De artikelen 15, vierde lid, en 20 van het Meetinstrumentenbesluit I zijn daarbij van overeenkomstige toepassing.

5. De taxameter wordt gekoppeld aan de boordcomputer, bedoeld in artikel 79.

6. Het eerste lid is niet van toepassing indien de auto uitsluitend wordt gebruikt voor taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst waarbij gedurende in een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief en in door Onze Minister te bepalen gevallen waarbij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen.

Artikel 79

1. De vervoerder die taxivervoer verricht, draagt er zorg voor dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een op correcte wijze functionerende boordcomputer aanwezig is waarvoor een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

2. De boordcomputer, bedoeld in het eerste lid, heeft een activeringskeuring en, voor zover bepaald bij ministeriële regeling, een periodiek onderzoek ondergaan, die zijn uitgevoerd door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

3. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er zorg voor dat de boordcomputer te allen tijde de volgende gegevens registreert:

- a. de kilometerstand van de auto;
- b. het kenteken van de auto;
- c. de datum en de tijd;
- d. de door de auto afgelegde route;
- e. informatie over de werking van de boordcomputer.

4. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er tevens zorg voor dat de boordcomputer de arbeids- en rusttijden van de bestuurder registreert.

5. Indien de bestuurder taxivervoer verricht, draagt de vervoerder er, onverminderd het derde en vierde lid, zorg voor dat de boordcomputer de volgende gegevens registreert:

- a. het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de wet;
- b. het aan de vervoerder toegekende unieke nummer, als bedoeld in artikel 9, onderdeel a, van de Handelsregisterwet 2007;
- c. het nummer van de chauffeurskaart van de bestuurder;
- d. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit;
- e. de locatie van vertrek en aankomst per rit;
- f. de afstand, de prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat en eventueel in rekening gebrachte toeslagen.

6. Indien de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is, geldt in plaats van de verplichting, bedoeld in het derde tot en met het vijfde lid, het bepaalde krachtens artikel 80, vijfde lid.

7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de keuring ter activering van de boordcomputer, het periodiek onderzoek en de tijdvakken waarop een onderzoek van de boordcomputer plaatsvindt.

8. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het erkennen van natuurlijke of rechtspersonen die een boordcomputer activeren, herstellen en periodiek onderzoeken, de aanvraag van de erkenning, de voor de erkenning gestelde eisen, de aan de erkenning te verbinden voorschriften en de intrekking of schorsing van een erkenning.

Artikel 80

1. De bestuurder en de vervoerder die taxivervoer verrichten, gebruiken de boordcomputer overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde, tenzij de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is.

2. De vervoerder die taxivervoer verricht bewaart de door de boordcomputer geregistreerde gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en de gegevens, bedoeld in het vijfde lid, ten minste 104 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens betrekking hebben.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de wijze van bewaren van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vijfde lid, en het overbrengen van de in de boordcomputer en de op de chauffeurs-

kaart geregistreerde gegevens naar de vestiging van de vervoerder die taxivervoer verricht.

4. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de gegevens bedoeld in artikel 79, vierde lid.

5. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de registratieverplichtingen die op de vervoerder en de bestuurder rusten indien de boordcomputer buiten gebruik is en de gegevens die in dat geval aanwezig zijn in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

6. Indien de boordcomputer niet op correcte wijze functioneert of buiten gebruik is, draagt de vervoerder er zorg voor dat de boordcomputer, binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn, hersteld wordt door erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

7. De vervoerder verstrekt de bestuurder op diens verzoek een kopie van de gegevens die ingevolge het derde lid van de chauffeurskaart zijn overgebracht naar de vestiging van de vervoerder.

8. Het is de vervoerder die taxivervoer verricht verboden:

a. om de boordcomputer ondeugdelijk te maken, of te doen maken, te vernietigen of te doen vernietigen, dan wel toe te laten dat de boordcomputer ondeugdelijk gemaakt, of vernietigd wordt;

b. om in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht een voorziening aanwezig te hebben die kennelijk bedoeld is om voor misbruik, als bedoeld in onderdeel a, aan te wenden.

9. Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing op de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

Artikel 81

1. De vervoerder die taxivervoer verricht, gebruikt ten behoeve van een deugdelijke registratie van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde tot en met vijfde lid, een door Onze Minister verstrekte ondernemerskaart.

2. De erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet gebruikt ten behoeve van het installeren, onderzoeken of herstellen van de boordcomputer een door Onze Minister verstrekte keuringskaart.

3. Met het besturen van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, wordt slechts diegene belast, die in het bezit is van een geldige, behoorlijk leesbare, door Onze Minister verstrekte chauffeurskaart.

4. Voor bij ministeriële regeling aan te wijzen soorten taxidiensten waarbij gedurende een bepaalde periode meermalen taxivervoer wordt verricht volgens een schriftelijke overeenkomst waarin tarieven zijn vastgelegd, kan in de plaats van de in het derde lid bedoelde chauffeurskaart volstaan worden met een chauffeurskaart onder beperkingen.

5. De bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is in het bezit van een door Onze Minister verstrekte chauffeurskaart of chauffeurskaart onder beperkingen en gebruikt deze kaart ten behoeve van een deugdelijke registratie van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde tot en met vijfde lid.

6. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van het bepaalde krachtens het vierde lid, is in een auto waarmee een in het vierde lid bedoelde taxidienst wordt verricht het deel van de administratie aanwezig waarmee kan worden aangetoond dat daadwerkelijk de in het vierde lid bedoelde soort taxidienst wordt verricht.

7. Bij ministeriële regeling kunnen eisen gesteld worden aan het deel van de administratie, bedoeld in het zesde lid.

8. Ingeval van verlies, diefstal, beschadiging of een defect van de ondernemerskaart respectievelijk de chauffeurskaart geldt in plaats van de verplichtingen, bedoeld in het eerste en vijfde lid, het bij ministeriële regeling bepaalde.

Artikel 82

1. Bij de aanvraag voor de chauffeurskaart worden de volgende documenten overgelegd:

- a. een rijbewijs als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 dan wel een door het bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven rijbewijs, dat geldig is voor het besturen van het motorrijtuig waarmee wordt gereden;
- b. een geneeskundige verklaring die niet ouder is dan vier maanden, die voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 74, eerste lid;
- c. een met het oog op het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur verleende verklaring omtrent het gedrag overeenkomstig de bepalingen van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, die niet ouder is dan vier maanden;
- d. een door Onze Minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de door Onze Minister vastgestelde onderwerpen, waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen verschillende soorten taxidiensten;
- e. een niet beschadigde, recente, goed gelijkende pasfoto van de aanvrager, die voldoet aan alle acceptatiecriteria zoals die zijn opgenomen in de bij de Paspoortuitvoeringsregeling Nederland 2001 behorende fotomatrix.

2. Op de aanvrager die woonachtig is in een andere lidstaat dan Nederland, dan wel een andere staat die partij is bij de EER, is voor wat betreft de verklaring omtrent het gedrag, artikel 22, tweede lid, van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat het document of de verklaring niet ouder is dan vier maanden.

3. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald van welke onderwerpen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, vrijstelling kan worden verleend.

4. Indien Onze Minister vermoedt dat de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een geneeskundige verklaring of een verklaring omtrent het gedrag, als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, respectievelijk c, kan Onze Minister verlangen dat die bestuurder zich binnen een door hem vast te stellen termijn aan een nieuw geneeskundig onderzoek onderwerpt, respectievelijk opnieuw verzoekt om afgifte van een verklaring omtrent het gedrag. De bestuurder overlegt binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn de nieuwe geneeskundige verklaring of de nieuwe verklaring omtrent het gedrag.

Artikel 83

1. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een boordcomputerkaart in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

2. De boordcomputerkaarten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar.

3. Een boordcomputerkaart verliest zijn geldigheid door intrekking of schorsing en door het verstrijken van de geldigheidsduur.

4. Een binnen de geldigheidsduur verloren, gestolen, defect geraakt, of beschadigde boordcomputerkaart, wordt vervangen door een vervangende kaart voor de resterende termijn van geldigheid.

5. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart meldt verlies of diefstal van zijn boordcomputerkaart aan Onze Minister.

6. De houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart levert een defecte, beschadigde of ingetrokken boordcomputerkaart in bij Onze Minister binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn.

7. Het vijfde en zesde lid zijn van overeenkomstige toepassing op de houder van een keuringskaart.

8. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over:

- a. de wijze waarop de bestuurder en de vervoerder de chauffeurskaart, respectievelijk de ondernemerskaart gebruiken;

- b. de wijze waarop erkende natuurlijke of rechtspersonen, als bedoeld in artikel 9:1, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet, de keuringskaart gebruiken;
- c. de aanvraag van de boordcomputerkaarten en van vervangende boordcomputerkaarten;
- d. de verlening, afgifte, weigering, schorsing, intrekking en inname van de boordcomputerkaarten en de gronden daarvoor;
- e. de wijze van melden in geval van verloren, gestolen, defecte of beschadigde boordcomputerkaarten;
- f. de wijze van inleveren van de boordcomputerkaarten.

M

De artikelen 92 en 111 vervallen.

N

Artikel 100 komt als volgt te luiden:

Artikel 100

De vervoerder die geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen, landen die partij zijn bij de Interbus-overeenkomst of andere landen verricht, draagt er zorg voor dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift daarvan aanwezig is.

O

Artikel 103 komt als volgt te luiden:

Artikel 103

De vervoerder die pendelvervoer van en naar derde landen, landen die partij zijn bij de Interbus-overeenkomst of andere landen verricht, draagt er zorg voor dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift daarvan aanwezig is.

P

In artikel 108, onderdelen b tot en met e, wordt «vergunningbewijs voor collectief personenvervoer» vervangen door: gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning.

Q

Artikel 109 komt als volgt te luiden:

Artikel 109

De vervoerder die ongeregeld vervoer van en naar derde landen verricht, draagt er zorg voor dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht, indien het vervoer betreft waarvoor op grond van artikel 105 een vergunning is vereist, de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift daarvan aanwezig is.

R

Artikel 112 komt als volgt te luiden:

Artikel 112

De vervoerder die vervoer voor eigen rekening, als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van verordening (EEG) nr. 684/92, van en naar andere lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER verricht, draagt er zorg voor dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht een attest, als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van verordening (EEG) nr. 684/92, aanwezig is.

S

In artikel 113 vervalt het tweede lid alsmede de aanduiding «1.» voor het eerste lid.

T

Artikel 114 komt als volgt te luiden:

Artikel 114

De vervoerder die vervoer voor eigen rekening van en naar derde landen, landen die partij zijn bij de Interbus-overeenkomst of andere landen verricht, draagt er zorg voor dat in de bus waarmee vervoer wordt verricht, de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift daarvan aanwezig is.

U

Artikel 118 komt te luiden:

Artikel 118

1. Overtreding van elk van de voorschriften, vervat in de artikelen 14, derde lid, 16, 19, tweede lid, 20, 26, derde lid, 74, eerste en derde lid, 78, derde lid, 79, derde en vijfde lid, 80, eerste, tweede en negende lid, 81, eerste, derde, vierde, vijfde en zesde lid, 83, vijfde en zesde lid, 86, 87, tweede lid, 88, 91, derde lid, 93, 95, 96, 97, eerste lid, 98, eerste lid, 99, 100, 101, eerste lid, 102, eerste lid, 103 tot en met 110, 112, 113, eerste lid, 114, 115, derde lid, 116, eerste lid, 117, alsmede de voorschriften krachtens de artikelen 72a, 73, eerste en tweede lid, 80, derde en vijfde lid, 81, achtste lid, en artikel 83, achtste lid, onderdeel a, vormt een strafbaar feit, als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

2. Overtreding van elk van de voorschriften, vervat in de artikelen 78, eerste, tweede en vijfde lid, 79, eerste en tweede lid, en 80, zesde en achtste lid, alsmede de voorschriften krachtens de artikelen 78, vierde lid, en 79, zesde lid, vormt een strafbaar feit, als bedoeld in artikel 101, eerste lid, van de wet.

V

Artikel 127 vervalt.

ARTIKEL II

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.1:1, eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:

g. *taxi*: auto, als bedoeld in artikel 1, onderdeel f, van de Wet personenvervoer 2000 waarmee vervoer wordt verricht waarvoor een vergunning, als bedoeld in artikel 4, derde lid, van voornoemde wet, vereist is;

B

Artikel 2.4:2 komt te luiden:

Boordcomputer

Artikel 2.4:2

1. Bij taxivervoer wordt door de werkgever, de bestuurder en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet ten behoeve van een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden, een boordcomputer, als bedoeld in artikel 79, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 gebruikt, overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens voornoemd besluit.

2. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden nadere regels gesteld over de registratieverplichtingen die op de vervoerder en de bestuurder rusten indien de boordcomputer buiten gebruik is en de gegevens die in dat geval aanwezig zijn in de taxi.

C

Artikel 2.4:4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden: *Controlemiddelen*.

2. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

3. Er worden een lid toegevoegd, luidende:

2. Dit artikel is niet van toepassing op de boordcomputer, bedoeld in artikel 2.4:2, eerste lid.

D

Artikel 8:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «2.4:2, derde lid» vervangen door: 2.4:2, tweede lid.

2. Er wordt een lid toegevoegd luidende:

4. Het niet naleven van artikel 79, vierde lid, alsmede het bepaalde krachtens de artikelen 80, vierde lid en 83, achtste lid, onderdeel b, van het Besluit personenvervoer 2000, levert een overtreding op.

ARTIKEL III

In artikel 154a van het Reglement rijbewijzen wordt na «genoemde taak» ingevoegd: of ter uitvoering van de ingevolge artikel 104, eerste lid, onderdeel c, van de Wet personenvervoer 2000 aan Onze Minister verleende bevoegdheid.

ARTIKEL IV

1. Onverminderd de artikelen 79, eerste lid (nieuw), van het Besluit personenvervoer 2000 en 2.4:2 (nieuw), van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, is het de vervoerder gedurende een periode van ten hoogste 24 maanden na de inwerkingtreding van de artikelen I, onderdelen J, K, en L en II, onderdeel B, toegestaan om taxivervoer te verrichten zonder een boordcomputer in de auto aanwezig te hebben en zonder gebruikmaking ervan.

2. In afwijking van het eerste lid, is het een vervoerder toegestaan om gedurende een periode van ten hoogste 40 maanden na de inwerkingtreding van de artikelen I, onderdelen J, K en L en II, onderdeel B, taxivervoer te verrichten zonder een boordcomputer in de auto aanwezig te hebben en zonder gebruikmaking ervan indien dit vervoer wordt verricht met auto's die uitsluitend gebruikt worden voor taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst waarbij gedurende in een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief.

3. Gedurende de periode, bedoeld in het eerste en tweede lid, geldt bij het verrichten van taxivervoer de verplichting om ofwel gebruik te maken van een boordcomputer, of van een werkmap en een controledocument, als bedoeld in de artikelen 2.4:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en 127, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit personenvervoer 2000, zoals deze artikelen luiden op de dag voorafgaande aan die van de inwerkingtreding van de artikelen I, onderdeel V en II, onderdeel B.

4. De vervoerder die taxivervoer verricht draagt er, ongeacht de wijze van registratie, zorg voor dat er sprake is van een deugdelijke en sluitende registratie.

5. Indien een vervoerder gebruik maakt van een boordcomputer zijn de artikelen 79 tot en met 83 en 118 (nieuw), van het Besluit personenvervoer 2000 en 2.4:2 en 8:1 (nieuw), van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, van toepassing.

6. Indien een vervoerder gebruik maakt van een werkmap en een controledocument is het oude recht, zoals dat luidde op de dag voorafgaande aan die van de inwerkingtreding van artikelen I, onderdelen J, K, L, U en V, en II, onderdelen B en D, van toepassing.

7. De bestuurder die taxivervoer verricht draagt er gedurende de periode, bedoeld in het eerste en tweede lid, zorg voor dat de ingevolge het vijfde of zesde lid geregistreerde gegevens van de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen aanwezig zijn in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht.

8. De chauffeurspassen die voor de datum van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel L, zijn verleend, worden door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, in afwijking van de artikelen 82 en 83 (nieuw), van het Besluit personenvervoer 2000, om niet, tegen inlevering van de oude chauffeurspas, vervangen door chauffeurskaarten voor de resterende duur van de geldigheid van de verleende chauffeurspas, binnen:

a. vier maanden na de inwerkingtreding van de artikelen I, onderdelen J, K en L en II, onderdeel B, of

b. vier maanden nadat de Dienst Wegverkeer voor de eerste maal een typegoedkeuring, als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 heeft verleend, indien deze verlening op een later tijdstip plaatsvindt dan gedurende de termijn, bedoeld in onderdeel a.

9. Op de dag nadat de periode, bedoeld in het achtste lid, onderdeel a of b, is geëindigd, verliest de chauffeurspas, die voor de datum van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel L is verleend, zijn geldigheid.

10. Op het moment dat er ingevolge het eerste tot en met het derde lid geen registratie plaatsvindt door middel van de boordcomputer, maar de bestuurder wel in het bezit is van een chauffeurskaart, geldt, in afwijking

van het zesde lid, de verplichting om in plaats van de chauffeurspas, de door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekte chauffeurskaart te gebruiken overeenkomstig artikel 75 van het Besluit personenvervoer 2000, zoals dit luidde op de dag voorafgaande aan die van de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel L en zijn de artikelen 82, vierde lid, en 83, derde tot en met zesde lid en achtste lid, onderdelen d tot en met f (nieuw), van toepassing.

11. Een aanvraag van een chauffeurspas, die ingevolge de artikelen 75 en 76, van het Besluit personenvervoer 2000, zoals deze luiden op de dag voorafgaande aan die van de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel L, is ingediend, en waarop op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit nog geen beslissing is genomen, geldt met ingang van die datum als een aanvraag voor een chauffeurskaart, als bedoeld in artikel 82 (nieuw), van het Besluit personenvervoer 2000.

12. Het tweede tot en met het elfde lid is van overeenkomstige toepassing op het vervoer, bedoeld in artikel 6, van het Besluit personenvervoer 2000.

ARTIKEL V

Na de inwerkingtreding van artikel I, onderdelen J, K en L, van dit besluit berusten de hierna genoemde ministeriële regelingen op de daarbij vermelde artikelen van het Besluit personenvervoer 2000:

- a. de Regeling periodieke controle taxameters berust op artikel 78, vierde lid;
- b. de Regeling taxibestuurders 2005 berust op artikel 81, derde, vierde en zevende lid;
- c. de Regeling permanente eisen bussen berust op artikel 76, derde lid, onderdeel b;
- d. de Regeling permanente eisen taxi's berust op artikel 76, derde lid, onderdeel b;
- e. de Regeling vaststelling regels voor de keuring van auto's berust op artikel 76, derde lid, onderdeel a;
- f. de Regeling vaststelling regels voor de keuring van bussen berust op artikel 76, derde lid, onderdeel a;
- g. de Regeling zitplaatsverdeling bussen en auto's berust op artikel 77, derde lid.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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 de Staatscourant.

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

's-Gravenhage, 16 oktober 2009

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. P. H. Donner

Uitgegeven de *twintigste* november 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Met dit besluit wordt een drietal zaken beoogd. Het strekt tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, het Besluit personenvervoer 2000 en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi. Tevens wordt het Besluit personenvervoer 2000 aangepast vanwege de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en vanwege een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs (de OV-chipkaart).

I Boordcomputer

§ 1 Inleiding

Met deze wijzigingen van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen wordt invulling gegeven aan het verplicht stellen van de boordcomputer voor al het taxivervoer. De boordcomputer is een in het voertuig ingebouwd apparaat dat de arbeids- en rusttijden, alsmede de ritadministratie digitaal registreert. Een basis voor de introductie van de boordcomputer werd reeds bij een wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de deregulering (Stb. 1999, 560) gelegd. Daarmee werd invulling gegeven aan dit beleidsinstrument dat al in het in het kabinetsstandpunt «Taxi naar de toekomst»¹ van 1996 was aangekondigd.

De wijzigingen vloeien tevens voort uit het actieprogramma Vereenvoudiging vergunningstelsels en uit het actieprogramma «Beter Geregeld» van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de brief van 12 september 2006 aan de Tweede Kamer² is de Tweede Kamer geïnformeerd over de invoering van de boordcomputer, als één van de voorstellen om de uitvoering van de taxiregelgeving te verbeteren.

§ 1.1 Aanleiding van de boordcomputer

Taxibedrijven zijn wettelijk verplicht om gegevens te registreren over de ritten die zij afleggen en over de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs. Deze gegevens heeft de overheid nodig voor toezicht op de naleving van de Wet Personenvervoer 2000 en de Arbeidstijdenwet. De vervoerders kunnen de gegevens tevens gebruiken voor hun informatieverplichtingen aan de Belastingdienst. De huidige wet- en regelgeving voor het taxivervoer verplicht taxivervoerders om gegevens te registreren over de arbeids- en rusttijden en de uitgevoerde ritten. De bestuurders van auto's waarmee taxivervoer wordt verricht houden deze gegevens handmatig bij voor hun vervoerder in zogenaamde werkmappen en rittenstaten. Het hoofdprobleem van de huidige handmatige wijze van registratie van ritadministratie en arbeids- en rusttijden voor het taxivervoer is dat het:

- fraude in de hand werkt;
- slecht handhaafbaar is en
- arbeidsintensief is.

Als gevolg hiervan ontstaan concurrentievervalsing, belastingontduiking, mogelijk onveilige situaties en hoge administratieve en bestuurlijke lasten. Voorts speelt het probleem dat de voor het straattaxivervoer verplichte taxameter slechts beperkte informatie registreert over de opbouw van de ritprijs. De reiziger heeft na afloop van de rit geen inzicht in de totstandkoming van de ritprijs.

¹ «Taxi naar de Toekomst», Kamerstukken II 1996/97, 24 036, nr. 40.

² «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening», Kamerstukken II 2005/06, 29 362, nr. 105.

§ 1.2 Alternatieven

Om tot een oplossing te komen voor bovengenoemde problemen zijn onder andere de volgende alternatieven overwogen:

A. Acceptatie van de problemen

Het voordeel van dit alternatief is dat er geen investeringen aan verbonden zijn voor zowel de overheid als de branche en dat er geen nieuwe wet- en regelgeving nodig is. Het nadeel is echter dat de genoemde problemen blijven bestaan.

B. Meer toezichthouders

Fraude en onveilige situaties zullen door dit alternatief ietwat verminderen, zonder dat nieuwe wet- en regelgeving nodig is. Nadeel is dat de registratie arbeidsintensief blijft voor vervoerders en dat de kosten van de handhaving sterk zullen toenemen doordat er een veel groter aantal toezichthouders nodig is. Een bijkomend nadeel is dat de pakkans laag blijft, aangezien er in de papieren administratie gemakkelijk gefraudeerd kan worden. Dit alternatief heeft daardoor slechts een zeer beperkte preventieve werking. Daarnaast biedt het alternatief geen oplossing voor de arbeidsintensieve aanpak van de handhaving en heeft het naar verwachting weinig effect op de verstoring van de eerlijke markt.

C. Gebruik taxameter

Voorts is nagegaan of de huidige taxameter een oplossing kan vormen voor de gestelde problemen. Hoewel het door koppeling van een printer aan de taxameter wel mogelijk zou zijn om een ritbewijs te genereren voor de reiziger, wordt de gewenste transparantie niet in dezelfde mate bereikt als met de boordcomputer. Zo worden bijvoorbeeld het begin- en het eindpunt van de rit niet automatisch vastgelegd. Daarnaast geldt dat de eisen waaraan de taxameter moet voldoen zijn vastgelegd in een Europese richtlijn. Het eventueel wijzigingen van deze verplichtingen zou om een langdurig onderhandelingstraject vragen met de Europese lidstaten. Dit alternatief vormt daarmee geen reële optie.

D. Boordcomputer

Een boordcomputer biedt mogelijkheden om de registratie en de handhaving van arbeids- en rusttijden efficiënter te maken. Ook zal de boordcomputer frauderen met gegevens lastiger maken. Daardoor wordt de concurrentie binnen de branche eerlijker en zal de belastingontduiking afnemen. Reizigers kunnen door middel van de boordcomputer meer inzicht in de opbouw van de prijs krijgen en hebben met het ritbewijs meer houvast voor klachten. Nadelen van de boordcomputer zijn dat de overheid en de branche moeten investeren in de ontwikkeling en de aanschaf van nieuwe apparatuur.

E. Zelfregulering of convenant

Een vijfde optie betreft het invoeren van de boordcomputer op een meer vrijwillige basis. Er zouden convenanten kunnen worden gesloten met de taxiondernemers en branchepartijen over de invoering van het apparaat. Het grootste bezwaar daarbij betreft het feit dat de handhaafbaarheid slecht blijft bij de vervoerders die het convenant niet ondertekenen. Ook zelfregulering via bijvoorbeeld een keurmerk heeft vaak alleen effect op de bovenkant van de markt.

Alles afwegende is de (verplichte) boordcomputer als beste alternatief naar voren gekomen om de in paragraaf 2.1 genoemde problemen op te lossen. De boordcomputer werd overigens ook in het Kabinetsstandpunt van 13 december 1996³ genoemd als beleidsvoorstel van het Kabinet. Dit besluit geeft daar uitvoering aan.

§ 1.3 Doel van de boordcomputer

Het doel van de invoering van de boordcomputer is het verminderen van de hiervoor beschreven problemen en het verbeteren van een aantal aspecten op het gebied van taxivervoer, zoals:

Verbreed en verbeterd toezicht

Door de invoering van de boordcomputer kunnen de handhavende instanties beter nagaan of vervoerders die taxivervoer verrichten zich aan de regels houden. Bovendien worden de gegevens digitaal beschikbaar waardoor toezichthouders van verschillende overheidsinstanties de beschikbare gegevens gemakkelijker kunnen verwerken. Het toezicht op de naleving wordt daardoor vele malen efficiënter. Doordat toezicht meer gericht kan worden op de onderkant van de markt zullen taxiondernemers die bewezen hebben zich aan de geldende wet- en regelgeving te houden, minder geconfronteerd worden met toezicht en toezichtslasten.

Verbeteren gelijke concurrentievoorwaarden

Door verbreed en verbeterd toezicht en door een verhoogde pakkans is de verwachting dat er een sterke stijging van de naleving van de regels plaatsvindt. Tevens stelt de boordcomputer toezichthoudende instanties in staat de markt beter in kaart te brengen. Daardoor wordt het mogelijk om meer gerichte inspecties uit te voeren, daar waar de naleving achterblijft.

Vermindering van administratieve lasten voor de taxiondernemer

De taxiondernemers kunnen uit de boordcomputer betrouwbare informatie halen voor hun bedrijfsadministratie en hoeven niet langer een uitgebreide papieren administratie bij te houden. In de huidige situatie moet de handmatige registratie eerst gedigitaliseerd worden voordat de informatie gebruikt kan worden. De gegevens uit de boordcomputer zijn reeds digitaal en kunnen automatisch worden verwerkt voor diverse bedrijfsdoeleinden zoals de loonadministratie en belastingaangifte. Door deze automatische verwerking besparen ondernemers op administratieve lasten. Tevens is een chauffeur gedurende het verrichten van zijn werkzaamheden minder tijd kwijt aan de papieren administratie.

Veiligheid van het taxivervoer

Omdat de naleving van de arbeids- en rusttijden beter in de gaten gehouden kan worden, wordt meer inzicht verkregen in de mate waarin chauffeurs te lang achter het stuur zitten. Dit leidt tot een groter inzicht in de veiligheid van het taxivervoer. Tevens wordt een preventieve werking verwacht; bestuurders zullen de arbeidstijdenregelgeving naar verwachting minder overtreden omdat de digitale registratie door de boordcomputer veel completer is en minder mogelijkheden tot fraude biedt. Dit heeft tevens een positief effect op de gelijke concurrentievoorwaarden.

³ «Taxi naar de Toekomst», Kamerstukken II 1996/97, 24 036, nr. 40.

Verbeterde transparantie voor de reiziger bij afrekening van de rit

De reiziger krijgt voortaan een ritbewijs met daarop uitgebreide informatie over prijs en afstand. Hij kan dan precies zien hoe het bedrag is opgebouwd. Tevens zal informatie over de onderneming en chauffeur op het ritbewijs komen te staan. Tot slot zal ook informatie opgenomen worden over de mogelijkheid om een klacht in te dienen.

§ 1.4 Wat is de boordcomputer?

Onder de boordcomputer wordt een digitaal systeem verstaan dat met behulp van boordcomputerkaarten de mogelijkheid biedt om verplichte gegevens over ritten, tarieven en arbeids- en rusttijden te registreren en aan te leveren.

Er wordt geen specifieke apparatuur of uitvoeringsvorm van de boordcomputer verplicht gesteld. In een ministeriële regeling worden de eisen waaraan de boordcomputer moet voldoen om een typegoedkeuring te verkrijgen, opgenomen. Deze eisen zullen zoveel mogelijk op functioneel niveau worden beschreven. De fabrikanten kunnen de apparatuur dan naar eigen inzicht ontwikkelen in samenspraak met de taxibranche. De procedure van typegoedkeuring waarborgt dat de door de fabrikanten geproduceerde boordcomputer ook daadwerkelijk conform de in een regeling geformuleerde eisen functioneert.

§ 1.4.1 Functies boordcomputer

De boordcomputer heeft de volgende functies:

A Digitale registratie van ritadministratie

Digitale registratie van de ritadministratie maakt de registratie minder fraudegevoelig, minder arbeidsintensief en gemakkelijker controleerbaar. Dat draagt bij aan alle genoemde doelstellingen.

B Digitale registratie van arbeids- en rusttijden

Voor de digitale registratie van de arbeids- en rusttijden gelden dezelfde voordelen zoals hierboven beschreven.

C Automatische positiebepaling van vertrek en aankomst

Automatische positiebepaling van begin- en eindlocatie van een rit geeft een extra garantie op de betrouwbaarheid van de geografische gegevens en maakt de registratie minder arbeidsintensief.

D Transparantie: een ritbewijs voor de reiziger

Voor de reiziger is het van belang dat hij een onderbouwing van de prijs op papier krijgt. Dat draagt bij aan de transparantie en de klachtenmogelijkheden voor de reiziger. De boordcomputer stelt gegevens beschikbaar voor een ritbewijs.

E Mogelijkheid tot aansluiting van bedrijfsapparatuur

De gegevens die door de boordcomputer worden geregistreerd zijn, behalve voor handhaving, zeer bruikbaar voor de ondernemer. De gegevens worden zo geregistreerd dat deze in overige bedrijfsapparatuur te gebruiken zijn.

§ 1.4.2 Betrouwbaarheid gegevens

Goede handhaving vereist sterk bewijsmateriaal in geval van rechts-gang. Onomstotelijk moet worden bewezen dat de digitale gegevens daadwerkelijk betrekking hebben op de betreffende chauffeur, de feitelijk opgetreden situatie en dat de gegevens niet achteraf gewijzigd zijn. De betrouwbaarheid van de gegevens wordt gewaarborgd door een digitale handtekening.

§ 2 Boordcomputerkaarten

Zoals hiervoor al is vermeld, worden met de invoering van de boord-computer tegelijkertijd boordcomputerkaarten ingevoerd. Dat betreft de chauffeurskaart, de ondernemerskaart, de keuringskaart en de inspectie-kaart. De vier boordcomputerkaarten worden uitgegeven voor verschillende doelgroepen en hebben verschillende gebruiksdoelen, maar zijn alle bestemd voor toepassing in de boordcomputer.

De boordcomputerkaarten zijn zogenoemde smartcards: kaarten die zijn voorzien van een chip met geheugen. De kaarten geven toegang tot bepaalde, voor de doelgroep relevante gegevens die zijn opgeslagen in de boordcomputer. Alle boordcomputerkaarten zijn voorzien van een pincode. Deze pincode waarborgt legitiem gebruik van de kaart. De verschillende boordcomputerkaarten zijn nodig om de ritadministratie en de arbeids- en rusttijdengegevens van de boordcomputer te kunnen inlezen of te kunnen registreren. De boordcomputer registreert deze gegevens ook zonder een ingebrachte chauffeurskaart. Indien de kaart als controlemiddel ontbreekt, kunnen de gegevens door de inspecteur in het apparaat worden gelezen.

§ 2.1 Chauffeurskaart

Op de persoonsgebonden chauffeurskaart worden de persoonlijke arbeids- en rusttijden bijgehouden, ongeacht het taxivoertuig waarin is gereden. De chauffeur moet de kaart aan het begin van zijn werkzaamheden in de boordcomputer plaatsen en eruit halen als hij het voertuig achterlaat of aan het einde van de werktijd. Op basis van de kaart wordt de chauffeur geïdentificeerd, waarna verschillende tijdgroepen, zoals arbeidstijd, beschikbaarheid en rusttijd op de kaart worden opgeslagen.

De beveiliging en de herleidbaarheid tot de chauffeur van op de boordcomputer geregistreerde arbeids- en rusttijden worden gewaarborgd door een digitaal certificaat en digitale handtekening. Het digitale certificaat bevat de gecontroleerde, onweerlegbare identiteit van de houder van de kaart. Met de digitale handtekening wordt deze identiteit zodanig aan de te ondertekenen data toegevoegd dat de inhoud van de te ondertekenen data en de identiteit van de ondertekenaar op een later tijdstip vaststaan.

De chauffeurskaart vervangt de chauffeurspas. Dit betekent dat de eisen om in het bezit te komen van een chauffeurskaart gelijk zijn aan de eisen voor een chauffeurspas. De chauffeurspas kent reeds verschillende varianten en er zullen derhalve verschillende chauffeurskaarten worden uitgegeven. Dat betreft naast de «gewone» (volledige) chauffeurspas, ook de chauffeurspas onder beperkingen. Uiterlijk drie maanden nadat de eerste typegoedkeuring voor een boordcomputer is verleend, zullen de geldige chauffeurspassen door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden omgewisseld voor chauffeurskaarten. Om de administratieve lasten voor de chauffeurs te beperken is ervoor gekozen om chauffeurs voor het omwisselen van de pas voor een kaart geen aanvraag in te laten

dienen of leges te laten betalen. Wel moet de chauffeur zijn chauffeurspas inleveren bij het ophalen van de kaart.

§ 2.2 Ondernemerskaart

Met de ondernemerskaart kunnen de gegevens over de ritadministratie en de arbeids- en rusttijden aan het betreffende bedrijf worden toegevoegd. Dit betekent dat zowel de gegevens van de chauffeur in de boordcomputer als de daarop geregistreerde ritadministratie alleen toegankelijk zijn voor het bedrijf waaraan de boordcomputer is gekoppeld. De geregistreerde ritadministratie en de arbeids- en rusttijdgegevens kunnen vervolgens via de ondernemerskaart worden overgebracht naar de administratie van het verantwoordelijke bedrijf. In principe heeft een taxivervoerder slechts één ondernemerskaart nodig. Met één kaart kunnen meerdere boordcomputers «gekoppeld» worden aan een bepaalde vervoerder.

§ 2.3 Keuringskaart

De keuringskaart is een instrument voor erkende werkplaatsen om een boordcomputer te activeren en te keuren voordat het voor het eerst in gebruik genomen wordt, periodiek te onderzoeken en te testen. Met de kaart kunnen ook gegevens uit een defecte boordcomputer worden opgeslagen en worden doorgegeven aan de werkgever of eigenaar of houder van het voertuig.

§ 2.4 Inspectiekaart

De inspectiekaart is een hulpmiddel voor toezichthouders bij het toezicht op de naleving van ritadministratie en de arbeids- en rusttijden in het taxivervoer. De kaart identificeert de toezichthouder en verschaft toegang tot het geheugen van de boordcomputer. Met de inspectiekaart kunnen gegevens uit de boordcomputer worden ingezien en opgeslagen in het bestand van de toezichthouder voor verder gebruik in het kader van de handhaving.

Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de aanvraag en de verlening van inspectiekaarten bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te regelen. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal deze kaarten bij overeenkomst verstrekken aan de autoriteiten die belast zijn met toezicht. De verstrekking van handhavingsinstrumenten tegen betaling betreft een wederkerige relatie tussen overheidsdiensten en is geen (eenzijdig) besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.

§ 3 Productcyclus boordcomputer(kaarten)

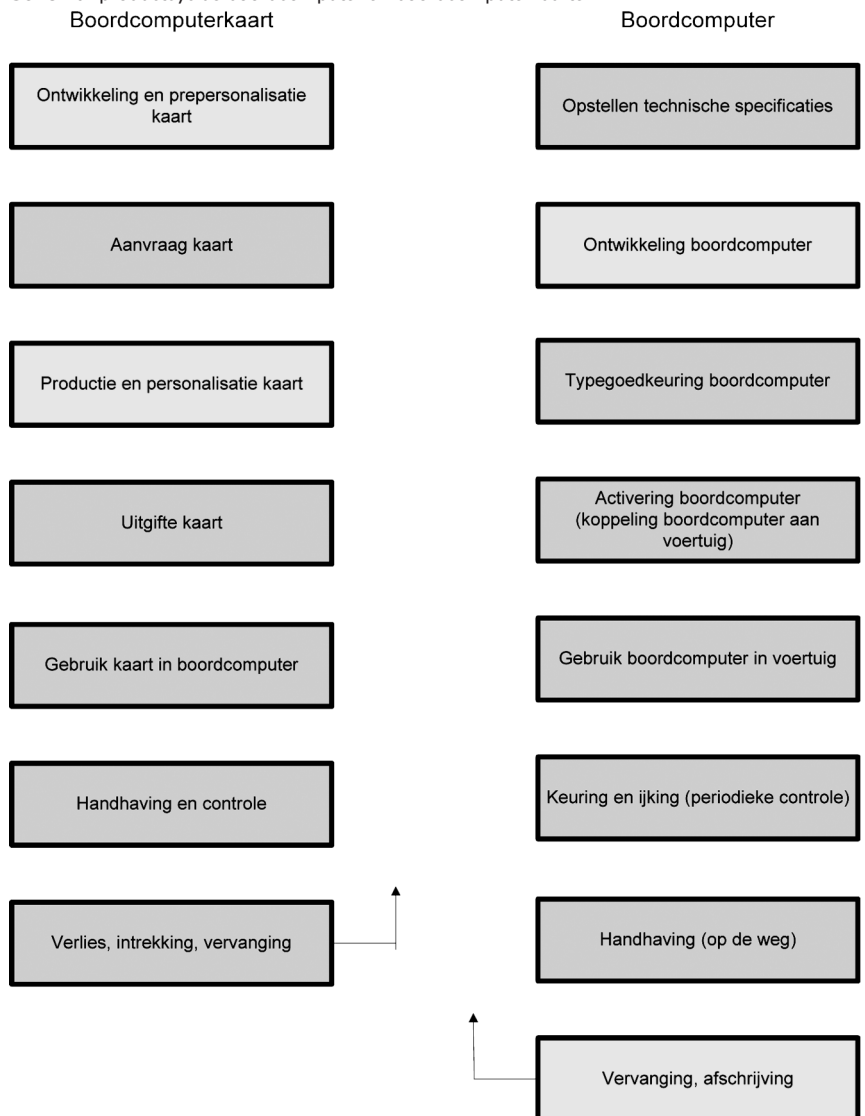
Omdat de chauffeurskaart in combinatie met de boordcomputer bepalend is voor de registratie van de ritadministratie van het bedrijf en de arbeids- en rusttijden van de chauffeurs, gaat de invoering gepaard met eisen aan de kwaliteit van de kaarten en de boordcomputer. Voor de kaarten geldt een andere cyclus dan voor de boordcomputers. Om in aanmerking te komen voor een boordcomputerkaart wordt door een belanghebbende een aanvraag ingediend. Na aanvraag wordt de kaart aangemaakt (geproduceerd) en daarbij digitaal voorzien van de persoonlijke gegevenskenmerken van de houder van de kaart (personalisatie) met het oog op een betrouwbare en individualiseerbare registratie. De verlening en het gebruik van de boordcomputerkaarten zijn handelingen waaraan rechtsgevolgen zijn gekoppeld. Het niet bij zich hebben of onjuist gebruiken van bijvoorbeeld de chauffeurskaart is namelijk een economisch delict en dientengevolge strafbaar voor zowel de bestuurder als de vervoerder. Het houden en gebruiken van de kaart is verplicht voor

chauffeurs. De verlening van boordcomputerkaarten is een beschikking in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. De chauffeurskaarten worden via een loket afgegeven, zodat een persoonsidentificatie kan plaatsvinden. De niet-persoonsgebonden kaarten (ondernemers- en keuringskaarten) worden via de post aan de houders gezonden.

Voor de boordcomputer geldt dat de fabrikant op basis van de in een ministeriële regeling opgenomen specificaties een systeem aanlevert voor typegoedkeuring. De taxiondernemer kan vervolgens elke typegoedgekeurde boordcomputer laten inbouwen en activeren. Voor het gebruik van de boordcomputer worden regels gesteld. Tevens worden regels opgesteld voor de situatie dat een boordcomputer of chauffeurskaart defect is.

De fasen in de levensloop van de boordcomputerkaarten en boordcomputer worden hieronder belicht in een schematisch overzicht. De gekleurde vlakken betreffen de onderdelen waarvoor regelgeving wordt gemaakt.

Schema: productcyclus boordcomputer en boordcomputerkaarten



§ 4 Overige bepalingen

§ 4.1 Printen ritbewijs

Het ritbewijs voor de reiziger wordt in in ieder geval verplicht voor het straattaxivervoer. Onderhavig besluit bevat de mogelijkheid om bij ministeriële regeling een uitzondering op te nemen voor het zogenaamde contractvervoer. Het ritbewijs bevat onder meer gegevens over de vervoerder en de chauffeur, informatie voor het indienen van een klacht en gegevens over de rit als tijdstip, afgelegde afstand en prijs. Ook worden de coördinaten van begin- en eindlocatie van de rit op het ritbewijs geprint. Het staat de ondernemer vrij om meer gegevens op het ritbewijs te plaatsen. De boordcomputer stelt gegevens beschikbaar voor het printen van een ritbewijs. Dit betekent dat de printer geen onderdeel van de boordcomputer is. De fabrikant en ondernemer hebben hier vrijheid in de te kiezen combinatie tussen boordcomputer, printer en eventueel taxameter.

§ 4.2 Vervangen chauffeurspas taxi en werkmap

Voor de boordcomputer dient een chauffeur in bezit te zijn van een chauffeurskaart. Deze kaart dient de chauffeur in het apparaat te plaatsen.

Voor de inwerkingtreding van dit besluit moest een chauffeur ingevolge artikel 75 van het Besluit personenvervoer 2000 in bezit te zijn van een chauffeurspas. De chauffeurskaart vervangt de chauffeurspas. De voorwaarden die aan de verlening van de chauffeurspas worden gesteld, zijn ook van toepassing op de verkrijging van een chauffeurskaart. Chauffeurs zullen hun vakbekwaamheid moeten aantonen middels een getuigschrift en zij zullen een geneeskundige verklaring, een pasfoto en een verklaring omtrent gedrag moeten overleggen. De huidige chauffeurspas kent reeds verschillende varianten en er zullen derhalve verschillende chauffeurskaarten worden uitgegeven (te weten de chauffeurskaart en de chauffeurskaart onder beperkingen). De gegevens van de arbeids- en rusttijden hoeven niet meer in een werkmap te worden geregistreerd, maar worden door de boordcomputer op de chauffeurskaart geregistreerd. Hierdoor vervalt de werkmap als registratiemiddel.

Met de komst van de chauffeurskaart zal het tijdelijk bewijschrift taxi (TBT) en de Beleidsregel tijdelijk bewijschrift taxi komen te vervallen. Dit papieren bewijs wordt tijdelijk verstrekt totdat de chauffeurspas gereed is. Met de afgifte van een TBT wordt de productietermijn van de chauffeurspas overbrugd.

Waar de chauffeurspas een identificerende functie vervulde, heeft de chauffeurskaart tevens een registratiefunctie. Deze laatste functie kan niet door het TBT vervuld worden. Er is in dat geval geen chip beschikbaar voor de opslag van de gegevens uit de boordcomputer. Daarom wordt er aan aspirant-chauffeurs die deelnemen aan het leerwerktraject een chauffeurskaart uitgereikt met een geldigheidsduur van maximaal vier maanden. Tevens wordt de frequentie van de kaartproductie verhoogd. Hiermee is het TBT overbodig en kan komen te vervallen.

§ 4.3 Zichtbaarheid chauffeurspas taxi

Door de integratie van de chauffeurspas en de chauffeurskaart is het niet mogelijk de kaart gedurende de rit zichtbaar voor de reiziger in het voertuig te plaatsen. De kaart dient immers in de boordcomputer geplaatst te worden. De gegevens van de chauffeur komen echter wel op het ritbewijs waardoor de reiziger wel weet door wie hij vervoerd is. Deze

transparantie achteraf moet het verlies van zichtbaarheid van de chauffeurskaart vooraf en tijdens de rit compenseren. De taxiondernemers en consumentenorganisaties onderschrijven dit.

§ 4.4 Koppeling taxameter in verband met overname ritprijsgegevens

De prijs van het vervoer maakt onderdeel uit van de te registreren ritgegevens. De totale ritprijs bestaat uit de prijs voor het vervoer en eventuele toeslagen. Voor de straattaxi wordt de ritprijs berekend in en weergegeven op de taxameter. Het is nog niet in alle gevallen mogelijk om deze ritprijs automatisch aan de boordcomputer door te geven. Nog niet alle taxameters zijn voorzien van een uitgang om die gegevens te exporteren. Tevens zijn er nog nauwelijks taxameters op de markt die de opbouw van de totale ritprijs en toeslagen inzichtelijk kunnen maken. Dit betekent dat er op dit moment geen verplichting kan worden opgelegd om de ritprijs van de taxameter automatisch door te geven aan de boordcomputer. Dit is wel de wens voor de toekomst. In dit besluit is de koppeling tussen de taxameter en de boordcomputer al wel voorschreven, maar deze bepaling zal pas in werking treden zodra er voldoende taxameters in de handel gebracht zijn waarbij een dergelijke koppeling wel mogelijk is. In de regeling waarin de eisen zullen worden vastgelegd waaraan de boordcomputer moet voldoen zal een uniforme koppelmogelijkheid aan de kant van de boordcomputer worden opgenomen. Zo wordt bereikt dat de boordcomputer voorbereid is op de bedoelde toekomstige koppeling.

§ 4.5 Opslag positiegegevens

In de boordcomputer worden twee sets van positiegegevens opgeslagen; de gegevens van begin- en eindlocatie en de periodieke opslag van positiegegevens. De gegevens van begin- en eindlocatie zijn op dit moment al een verplicht onderdeel van de ritadministratie. Van deze gegevens wijzigt slechts de wijze waarop deze registratie moet plaatsvinden. De periodieke opslag van positiegegevens is nieuw.

De noodzaak van de opslag van periodieke positiegegevens is gelegen in het waarborgen van de betrouwbaarheid van de boordcomputer, het doelmatig toezicht op de naleving en de handhaving. In het taxivervoer is geregeld sprake van fraude. De invoering van de boordcomputer heeft mede tot doel manipulatie met de invulling van de rittenstaat en de werkmap tegen te gaan en een betere, betrouwbare controle door toezichthouders mogelijk te maken. Hoewel de boordcomputer zorgt voor een digitale registratie van de ritadministratie en van de arbeids- en rusttijden, blijft er een aantal handmatige handelingen bestaan. Zo zal een bestuurder zelf aan moeten geven of er sprake is van taxivervoer. Tevens zal de bestuurder handmatig moeten aangeven of er sprake is van een beladen of een onbeladen rit. Deze handmatige handelingen bieden de kwaadwillende bestuurder de mogelijkheid om te frauderen. De bestuurder zou namelijk taxivervoer kunnen verrichten zonder dat de bijbehorende registratie plaatsvindt. Daarom is het noodzakelijk dat een voortdurende registratie plaatsvindt van de locatiegegevens van het voertuig. Met de continue peiling en opslag van positiegegevens kan in het geval van twijfel inzicht verkregen worden in de posities van het voertuig. Indien daaruit is af te leiden dat er taxivervoer is verricht terwijl de chauffeur had aangegeven dat er geen sprake was van taxivervoer, kan dat aanleiding zijn voor nadere inspectie.

Het alternatief voor de opslag van positiegegevens is het vergroten van het aantal zichtwaarnemingen. Dat is echter zeer arbeidsintensief. Gelet op het aantal inspecteurs en dat afgezet tegen het aantal vervoerbewegingen, zou het een druppel op de gloeiende plaat zijn. Een bijkomend

nadeel is dat zichtwaarnemingen slechts een zeer beperkte preventieve werking hebben omdat de pakkans laag is. Daarom is de continue peiling en opslag van positiegegevens noodzakelijk. Dit is overigens in lijn met de wens van het Overlegorgaan Personenvervoer (rapport d.d. 13 februari 2007; OPV-2008/117). De leden van het Overlegorgaan Personenvervoer gaven aan een sterke meerwaarde te zien in de opslag van positiegegevens. Bij de opslag van positiegegevens zal rekening worden gehouden met de Wet bescherming persoonsgegevens. In paragraaf 5.5.3 zal uitvoerig ingegaan worden op de maatregelen die daaromtrent genomen worden.

§ 5 Regelgeving

Om te komen tot een verplichte invoer van de boordcomputer is het noodzakelijk om een aantal wijzigingen in de bestaande regelgeving aan te brengen. Deze paragraaf gaat nader in op de inhoud van die wijzigingen.

§ 5.1 Wijziging Besluit personenvervoer 2000 en Arbeidstijdenbesluit vervoer

In het Besluit personenvervoer 2000 is in Hoofdstuk 6 een nieuwe paragraaf opgenomen waarin de regelgeving omtrent de boordcomputer en de taxameter is vastgelegd. Deze paragraaf vindt zijn grondslagen voor wat betreft de boordcomputer zowel in de Wet personenvervoer 2000, als in de Arbeidstijdenwet. Omwille van de duidelijkheid is er echter voor gekozen om de bepalingen over de boordcomputer zoveel mogelijk in één besluit te plaatsen. In de artikelen 82 en 83 van het Besluit personenvervoer 2000 was al een basis opgenomen voor de boordcomputer. Deze artikelen sloten echter inhoudelijk niet meer aan bij de gemaakte beleidskeuzes en hebben derhalve een andere invulling gekregen.

In Hoofdstuk 6, paragraaf 3, wordt door dit besluit vastgelegd dat een auto waarmee taxivervoer wordt verricht voorzien dient te zijn van een boordcomputer. Het gaat daarbij om een typegoedgekeurde boordcomputer die tevens is geactiveerd tijdens een keuring. Tevens is vastgelegd welke gegevens de boordcomputer precies registreert. Dit besluit regelt ook het verplichte gebruik van de boordcomputer door de vervoerder en de bestuurder die taxivervoer verrichten voor de registratie van de arbeids- en rusttijden en van de ritadministratie. Daarnaast zijn bepalingen opgenomen over de verplichting voor de vervoerder om de gegevens gedurende een bepaalde periode te bewaren en over het overbrengen van de gegevens naar de vestiging van de vervoerder. Ook is voorzien in een aantal artikelen waarin bepalingen zijn opgenomen over de aanvraag en gebruik van de boordcomputerkaarten door erkende werkplaatsen, vervoerders en door chauffeurs.

Tenslotte is in het Arbeidstijdenbesluit het artikel waarin de verplichting tot het bijhouden van een werkmap was opgenomen vervallen en vervangen door een bepaling waarin is vastgelegd dat de registratie van de arbeids- en rusttijden via de boordcomputer verloopt.

§ 5.2 Ministeriële regelingen

Het gewijzigde Besluit personenvervoer 2000 biedt op een aantal punten de mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen. Zo zullen in een ministeriële regeling regels worden gesteld over onder andere de aanvraag, de verlening, de schorsing en de intrekking van de boordcomputerkaarten. Verder zullen nadere regels worden gesteld over het gebruik van de boordcomputer en van de boordcompu-

terkaarten. Ook de uitwerking van de activeringskeuring zal geschieden in een regeling. Daarnaast is voorzien in een mogelijkheid om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen over een periodiek onderzoek.

Tenslotte zullen in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer regels worden opgenomen over het door de vervoerder te verstrekken ritbewijs.

Voorts zullen bij ministeriële regeling eisen worden gesteld aan de inrichting van de boordcomputer. Om te waarborgen dat de boordcomputer goed werkt is voorzien in een typegoedkeuring op basis van artikel 22 van de Wegenverkeerswet. In een op de artikelen 22, eerste en tweede lid en 23, derde lid van de Wegenverkeerswet 1994 gebaseerde ministeriële regeling zullen de eisen worden opgenomen waaraan de boordcomputer moet voldoen om een typegoedkeuring te verkrijgen. In diezelfde regeling zullen ten aanzien van de aanvraagprocedure die op de typegoedkeuring van de boordcomputer van toepassing is, nadere regels worden opgenomen.

§ 5.3 Wijziging Reglement rijbewijzen

Bij besluit van 1 april 2005⁴ werd artikel 154a in het Reglement rijbewijzen opgenomen in verband met de gegevensuitwisseling in het kader van de bestuurderskaarten voor de digitale tachograaf. Dit artikel regelt het verstrekken van inlichtingen uit het rijbewijzenregister door de Dienst Wegverkeer aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft deze rijbewijsgegevens nodig voor het namens de minister behandelen van een aanvraag van een bestuurderskaart voor de digitale tachograaf. Ditzelfde is het geval als het gaat om de chauffeurskaart voor de boordcomputer. Aangezien de chauffeurskaart een wettelijke grondslag heeft die zowel in de Arbeidstijdenwet, als in de Wet personenvervoer 2000, is gelegen, was het noodzakelijk om in artikel 154a van het Reglement rijbewijzen ook melding te maken van artikel 104, eerste lid, onderdeel c, van de Wet personenvervoer 2000. Mede daartoe strekt dit besluit.

§ 5.4 Periodieke opslag positiegegevens

Tenslotte behoeft de periodieke opslag van positiegegevens nadere toelichting in deze paragraaf. In het nieuwe artikel 79, derde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 is opgenomen dat de boordcomputer altijd de door de auto afgelegde route registreert. Technisch gezien geschiedt dat door de periodieke opslag van de positiegegevens van de auto. Deze positiegegevens worden altijd opgeslagen: indien er taxivervoer wordt verricht, maar ook als dit niet het geval is.

§ 5.4.1 Wettelijke verplichting

De geregistreerde positiegegevens kunnen worden gekwalificeerd als persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. Persoonsgegevens mogen alleen in een limitatief aantal gevallen worden verwerkt. Eén van de in artikel 8 Wet bescherming persoonsgegevens opgesomde gronden betreft het geval waarin de gegevensverwerking noodzakelijk is om een wettelijke verplichting na te komen waaraan de verantwoordelijke onderworpen is. In casu is in artikel 79, derde lid van het Besluit personenvervoer 2000 de verplichting voor de vervoerder opgenomen om middels de boordcomputer de door de auto afgelegde route te registreren. De grondslag voor deze verplichting vormen de artikelen 86, onderdeel c, 104, eerste lid, onderdeel a van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 4:3, tweede tot en met het vierde lid, van de Arbeidstijdenwet. In artikel 87 van de Wet personenvervoer 2000 is

⁴ Stb. 2005, 209.

vastgelegd wie belast is met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de wet bepaalde. Ten behoeve van de uitvoering van deze wettelijke taak zullen bedoelde toezichthouders gebruik maken van de geregistreerde positiegegevens.

§ 5.4.2 Noodzakelijkheid

Ten aanzien van de verwerking van persoonsgegevens geldt ingevolge de Wet bescherming persoonsgegevens het noodzakelijkheids criterium. In paragraaf 4.5 van deze toelichting is aangegeven waarom het noodzakelijk is om de positiegegevens op te slaan. De boordcomputer is niet in staat om alle gegevens automatisch te registreren. Er blijven handmatige handelingen – en dus mogelijkheden om daarbij te frauderen – bestaan. Om na te kunnen gaan of chauffeurs wellicht taxivervoer verrichten zonder daarbij de noodzakelijke registratie bij te houden, is het noodzakelijk om altijd de positiegegevens van het voertuig bij te houden. Dat geldt voor de situatie waarin taxivervoer wordt verricht, maar ook als er geen taxivervoer wordt verricht. Er is sprake van een onlosmakelijk verband tussen de gegevens die tijdens het taxivervoer worden geregistreerd en de gegevens die worden geregistreerd indien er geen sprake is van taxivervoer. Het is voor een effectief toezicht op de naleving op het taxivervoer nodig om te kunnen beschikken over de positiegegevens die zijn verzameld van de periode dat er geen sprake is van taxivervoer. Zoals al opgemerkt in paragraaf 5 is nagegaan of er minder belastende alternatieven zijn. Dan zou gedacht kunnen worden aan het inzetten van meer toezichthouders die door middel van zichtwaarnemingen zouden kunnen nagaan of bestuurders illegaal taxivervoer verrichten zonder de bijbehorende gegevens te registreren. Dit zou echter een dermate hoge toezichtlast met zich meebrengen dat dit niet als een reëel alternatief kan worden beschouwd.

§ 5.4.3 Maatregelen ter bescherming van de privacy van de chauffeur

Om de privacy van de chauffeurs zoveel mogelijk te waarborgen is een aantal maatregelen genomen:

Decentrale opslag

De opslag van de positiegegevens vindt uitsluitend decentraal plaats in de boordcomputer. Er vindt geen opslag plaats in een backoffice en er is geen sprake van grootschalige verwerkingsmogelijkheden.

Toegang tot de gegevens

Om de privacy van de bestuurder van de auto te beschermen is de inzage in deze gegevens tot een minimum beperkt. Geen van de gebruikers heeft rechtstreeks toegang tot deze positiegegevens. In de ministeriële regeling waarin de technische specificaties worden opgenomen wordt technisch gezien geborgd dat het niet mogelijk is om de positiegegevens zomaar in te zien. Voorts geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de boordcomputerkaarten uit. Deze kaarten geven de houder van de kaart al dan niet toegang tot bepaalde gegevens. Bij de inrichting van het systeem zal worden geborgd dat geen enkele kaarthouder rechtstreeks bij de positiegegevens kan.

Daarnaast ligt de beperkte toegang tot de positiegegevens ook besloten in de bevoegdheden die opsporingsambtenaren hebben in het kader van de Wet op de economische delicten. Het is ingevolge artikel 79 jo. artikel 118 van het Besluit personenvervoer verboden om onjuiste aantekeningen in het apparaat vast te leggen. Een overtreding van die norm vormt via

artikel 118 van het Besluit personenvervoer 2000 een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten. Op grond van artikel 18 en 19 van de Wet op de economische delicten zijn opsporingsambtenaren in het belang van de opsporing bevoegd tot inbeslagname van daartoe vatbare voorwerpen en tot het vorderen van inzage in gegevens en bescheiden. Op basis daarvan is het mogelijk om inzage te vorderen in de in de boordcomputer vastgelegde positiegegevens. Om oneigenlijke inzage in deze positiegegevens te voorkomen is via de toegangsrechten die de verschillende boordcomputerkaarten bieden geborgd dat geen van de houders van deze kaarten toegang heeft tot de positiegegevens. Uitsluitend indien er sprake is van een vermoeden van overtreding van artikel 79 van het Besluit personenvervoer 2000 kan op aangeven van een opsporingsambtenaar in de zin van de Wet op de economische delicten inzage plaatsvinden in de positiegegevens. Die situatie kan zich voordoen indien er een vermoeden bestaat dat een bestuurder taxivervoer heeft verricht terwijl hij dit niet als zodanig in de boordcomputer heeft geregistreerd. Op verzoek van de desbetreffende opsporingsambtenaar kunnen de positiegegevens bij de deactivering van de boordcomputer uit het apparaat gehaald worden. Daarbij wordt het zogenaamde vier-ogen-principe toegepast. Uitsluitend de combinatie van een inspectiekaart met een keuringskaart leveren toegang op tot de positiegegevens.

Een dergelijke minimale toegangsmogelijkheid tot deze positiegegevens is in overeenstemming met de eisen van proportionaliteit die de Wet bescherming persoonsgegevens voorschrijft. Immers, uitsluitend bij een vermoeden van fraude verkrijgt een opsporingsambtenaar toegang tot genoemde positiegegevens. De inbreuk op de privacy blijft daarmee beperkt tot die gevallen.

§ 6 College bescherming persoonsgegevens

Bij brief van 16 oktober 2008 (kenmerk z2008-11171) heeft het College bescherming persoonsgegevens, op grond van artikel 51, tweede lid van de Wet bescherming persoonsgegevens, advies uitgebracht over onderhavige besluitwijziging. Het College is van oordeel dat er door het treffen van technische en organisatorische maatregelen voldoende rekening is gehouden met de privacybelangen van de betrokkenen. Het voorstel geeft het College geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

§ 7 Toezicht en opsporing

Toezichthouders en opsporingsambtenaren kunnen bij een wegcontrole met behulp van de inspectiekaart en de controleapparatuur in één overzicht de arbeids- en rusttijden van een chauffeur op de chauffeurskaart over maximaal de laatste 28 dagen inzien. Daarnaast kunnen toezichthouders en opsporingsambtenaren de ritadministratie digitaal bekijken. Dat maakt dat het toezicht minder arbeidsintensief wordt en op een efficiëntere en effectievere wijze kan worden uitgevoerd.

Op nagenoeg dezelfde wijze kunnen toezichthouders en opsporingsambtenaren bij een bedrijfscontrole met de inspectiekaart de in de boordcomputer geregistreerde ritadministratie en arbeids- en rusttijden van de laatste 365 dagen overbrengen. Dit kan ook van andere chauffeurs die het voertuig in die periode hebben gebruikt. De boordcomputer kan een hoeveelheid gegevens opslaan die overeenkomt met een jaar lang feitelijk gebruik van dat apparaat. De toegankelijkheid, de fraudebestendigheid en de overzichtelijkheid van de gegevens uit de boordcomputer bieden als voordeel dat de bedrijfscontroles efficiënter kunnen worden

uitgevoerd. Dat betekent dat deze bedrijfscontroles op grotere schaal kunnen worden uitgevoerd. Ook kunnen bedrijfscontroles in de toekomst op afstand worden uitgevoerd via de digitale verzending van gegevens.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft door middel van de uitvoerings- en handhavingstoets positief gereageerd op onderhavig besluit.

§ 8 Betrouwbaarheid van het systeem

De betrouwbaarheid van de boordcomputer wordt niet alleen gevormd door de eisen aan de boordcomputer in het voertuig. Het apparaat vormt een onderdeel van een breder systeem waarvan alle onderdelen bijdragen aan het waarborgen van de betrouwbaarheid. Onderdelen van het systeem zijn de boordcomputer, de boordcomputerkaarten en de controle op het gebruik van de boordcomputer (zowel door toezichthouders, als door reizigers). Reizigers ontvangen een ritbewijs, zodat men in staat is bijvoorbeeld de afgelegde afstand, de tijd en het ritbedrag te controleren.

De boordcomputer

De te registreren gegevens worden waar mogelijk automatisch door sensoren verzameld. Hierdoor neemt de kans op fraude door het onjuist invoeren van gegevens door de gebruiker af. De gegevens omtrent afgelegde afstand worden door twee sensoren verzameld en met elkaar vergeleken, waardoor eventuele fraude met afgelegde kilometers wordt tegengegaan. De typegoedkeurings- en de activeringsprocedure waarborgen dat het apparaat voldoet aan de gestelde eisen.

De boordcomputerkaarten

Iedere gebruiker van het systeem wordt voorzien van een boordcomputerkaart waaruit de identiteit van de betreffende gebruiker blijkt. Deze kaart moet worden gebruikt om de boordcomputer te kunnen gebruiken. Op basis van de soort kaart zullen de functies behorend bij de rol van de betreffende gebruiker worden geactiveerd.

De boordcomputer en de chauffeurskaart moeten aan het begin van de werktijd direct door de chauffeur worden gebruikt. Het niet gebruiken, beschadigen of ongeldig bewerken van de chauffeurskaart is verboden. Onrechtmatig gebruik van de persoonlijke en beveiligde chauffeurskaart is goed te controleren.

De boordcomputerkaarten bevatten de persoonlijke gegevens van de gebruiker en gegevens waarmee een digitale handtekening (unieke code) kan worden geplaatst. Deze digitale handtekening zorgt ervoor dat de geregistreerde gegevens zodanig worden gecertificeerd (beveiligd) dat het niet mogelijk is om deze gegevens ongemerkt te manipuleren. Voor het plaatsen van de digitale handtekening is het nodig om een pincode in te voeren.

§ 9 Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Bij brief van 16 oktober (kenmerk OVW-OPV-2008/661) heeft het Overlegorgaan Personenvervoer (hierna: OPV) advies uitgebracht over het onderdeel boordcomputer in onderhavig besluit. De leden van het OPV zijn in essentie positief over het aan hen voorgelegde besluit, maar plaatsen nog wel een enkele kanttekening. Uit het advies blijkt dat er nog wat onduidelijkheid bestaat over de strekking van artikel 78, zesde lid van

het Besluit personenvervoer 2000. In de artikelsgewijze toelichting wordt deze bepaling daarom nader toegelicht.

Voorts wordt gepleit voor een periodiek onderzoek van de boordcomputer dat één keer per vijf jaar plaatsvindt. In dit besluit is echter uitsluitend een delegatiegrondslag opgenomen die de mogelijkheid biedt om het periodieke onderzoek van de boordcomputers bij regeling nader te kunnen invullen. In de toelichting is bij de berekening van de administratieve lasten uitgegaan van een jaarlijks onderzoek. Zo wordt bij de berekening van de administratieve lasten uitgegaan van een «worst case scenario». Daarmee is niet bedoeld aan te geven dat het onderzoek jaarlijks zal moeten plaatsvinden. Pas in de ministeriële regeling betreffende de activering en het periodiek onderzoek zal hierover een beslissing worden genomen.

KNV Taxi geeft ten aanzien van het overgangsrecht aan dat ondernemers zelf willen bepalen wanneer zij omschakelen naar de registratie via de boordcomputer. Voorts zou er een bepaalde periode moeten worden afgesproken om te kunnen proefdraaien. Het overgangsrecht is naar aanleiding van deze opmerking aangepast. In het artikelsgewijze deel is toegelicht hoe het overgangsrecht uitwerkt.

Tenslotte verzoekt KNV Taxi om een aanpassing van het Arbeidstijdenbesluit vervoer aan de situatie in het goederenvervoer voor wat betreft de verantwoordelijkheidsverdeling tussen chauffeurs en werkgevers. Men is van mening dat een werkgever niet altijd verantwoordelijk kan worden gehouden voor een omissie van zijn chauffeur. Besloten is dit vraagstuk mee te nemen bij de uitwerking van de taxivisie. De arbeidstijdenregeling wordt namelijk ook in dat kader tegen het licht gehouden. Het ligt voor de hand om het verzoek van KNV Taxi op dat moment mee te nemen.

§ 10 Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Dit besluit heeft een verlaging van de administratieve lasten voor bedrijven tot gevolg. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de taxivervoerders, -bestuurders, fabrikanten van boordcomputers en inbouwstations. Deze verlaging is met name het gevolg van het digitaal vastleggen van arbeids- en rusttijden en de ritadministratie door de boordcomputer in plaats van het handmatig invullen van de werkmap en rittenstaat. Voor consumenten worden de effecten op de administratieve lasten op nihil ingeschat.

I Oude situatie

Taxichauffeurs en -vervoerders hebben te maken met diverse wet- en regelgeving waaraan zij dienen te voldoen. De informatieverplichtingen die voortvloeien uit de regelgeving die tot de inwerkingtreding van dit besluit gold en relevant zijn voor de berekening van de administratieve lasten met betrekking tot de boordcomputer zijn:

- a. Bijhouden van de ritadministratie.
- b. Bijhouden van de werkmap.
- c. Aanvragen chauffeurspas.
- d. Belastingverplichtingen.
- e. Sociaal Fonds Taxi.
- f. Controle ritgegevens door gebruiker.

Bijhouden van de ritadministratie

Taxichauffeurs zijn verplicht om hun uitgevoerde ritten te registreren op een dagrittenstaat. Dit gebeurt nu nog handmatig.

Bijhouden van de werkmap

Naast de dagrittenstaten zijn taxichauffeurs verplicht een werkmap bij te houden. In deze werkmap worden gegevens genoteerd over de arbeids- en rusttijden. Deze gegevens worden bewaard door de taxiondernemer. Er bestaat een beperkte overlap tussen de gegevens die worden genoteerd in de dagrittenstaten en de werkmap.

Aanvragen chauffeurspas

Elke taxichauffeur dient in het bezit te zijn van een chauffeurspas. Deze moeten worden aangevraagd bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Om een chauffeurspas voor de taxi te verkrijgen dient te worden voldaan aan een aantal vereisten. De minister beoordeelt de aanvraag en verstrekt de chauffeurspas.

Belastingverplichtingen

Iedere taxiondernemer is verplicht bij de Belastingdienst aangifte te doen van onder andere de loonbelasting, omzetbelasting en vennootschapsbelasting.

Hiervoor moeten zij gegevens uit hun bedrijfsadministratie verzamelen en bewerken om deze aan de Belastingdienst te kunnen zenden.

Taxiondernemers zijn vrijgesteld van betaling van Motorrijtuigenbelasting (Mrb) en kunnen in aanmerking komen voor teruggave van de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM). Taxiondernemers moeten gegevens aanleveren bij de Belastingdienst om in aanmerking te komen voor genoemde vrijstellingen. Voor de berekening van de administratieve lasten is aangenomen dat zelfstandigen zonder personeel hun taxi ook als privévoertuig gebruiken. Daarmee wordt aangenomen dat zij niet in aanmerking komen voor de vrijstelling van de Mrb en teruggave van de BPM.

Sociaal Fonds Taxi

Het Sociaal Fonds Taxi controleert de CAO bij taxiondernemers die werknemers in dienst hebben. Na de uitvoering van een eerste controle heeft het Sociaal Fonds Taxi de mogelijkheid om een waarschuwing uit te delen. Ook is er de mogelijkheid om een tweede controle uit te voeren bij de taxiondernemers.

Controle ritgegevens door reiziger

Wanneer de taxichauffeur omrijdt kan de reiziger een klacht indienen. Deze handeling leidt tot structurele administratieve lasten voor burgers. In dit onderzoek zijn alleen de klachten meegenomen die het gevolg zijn van omrijden door de taxichauffeur. Overige klachten worden veroorzaakt door factoren die niet worden beïnvloed door de boordcomputer. Klachten over deze onderwerpen worden daarom niet meegenomen in deze meting.

II Situatie na inwerkingtreding besluit

De invoering van de boordcomputer heeft gevolgen voor de administratieve lasten ten aanzien van de volgende informatieverplichtingen:

- a. Bijhouden van de ritadministratie.
- b. Bijhouden van de werkmap.
- c. Belastingverplichtingen.
- d. Aanvragen chauffeurskaart.

- e. Verkrijgen typegoedkeuring door fabrikanten.
- f. Aanvragen keuringskaart.
- g. Aanvragen ondernemerskaart.
- h. Installatie boordcomputer.
- i. Onderhoud boordcomputer.
- j. Verstrekken van ritbewijzen aan de reiziger.
- k. Controle ritgegevens door reiziger.

Bijhouden van de ritadministratie

Als een auto is uitgerust met een boordcomputer hoeft de taxichauffeur geen dagrittenstaten meer bij te houden. De structurele administratieve lasten voor de taxichauffeurs zullen hiermee afnemen.

Bijhouden van de werkmap

Taxichauffeurs zullen na invoering van de boordcomputer geen werkmappen meer bij hoeven te houden. De boordcomputer legt de gegevens vast, waardoor de structurele administratieve lasten voor taxichauffeurs afnemen. De gegevens werden in de voorgaande situaties bewaard door de vervoerder. Met de boordcomputer worden de gegevens digitaal overgezet en zullen de administratieve lasten voor vervoerders eveneens dalen.

Belastingverplichtingen

Vervoerders dienen aangifte te doen bij de Belastingdienst. Het overleggen van de benodigde gegevens zal na invoering van de boordcomputer gemakkelijker verlopen, wat leidt tot een afname van de structurele administratieve lasten.

Aanvragen chauffeurskaart

Na de invoering van de boordcomputer voor taxi's dienen alle taxichauffeurs in het bezit te zijn van een chauffeurskaart. Om te voorkomen dat chauffeurs twee kaarten moeten aanvragen en bij zich moeten hebben, is ervoor gekozen om de bestaande chauffeurspas te vervangen voor een chauffeurskaart. De aanvraagssystematiek zal vergelijkbaar zijn met die van de aanvraag van een chauffeurspas.

Enmaal per vijf jaar vragen chauffeurs een nieuwe chauffeurskaart aan. De procedure en de vereisten zijn hetzelfde als voor de chauffeurspas, alleen wordt het rijbewijs voortaan digitaal gecontroleerd. Hierdoor wordt een (beperkte) structurele reductie van de administratieve lasten behaald.

Aanvragen keuringskaart

Werkplaatsen die voornemens zijn boordcomputers te onderzoeken en te activeren dienen in het bezit te zijn van een keuringskaart. Er is slechts één kaart per werkplaats nodig (meerdere kaarten per werkplaats is echter wel mogelijk). Deze keuringskaart moet eens per 5 jaar opnieuw worden aangevraagd en leidt hierdoor tot structurele administratieve lasten.

Aanvragen ondernemerskaart

Iedere taxivervoerder dient over een ondernemerskaart te beschikken om de boordcomputer te kunnen gebruiken. Deze kaart heeft een geldigheid van vijf jaar. Deze verplichting leidt hierdoor tot structurele administratieve lasten.

Onderhoud boordcomputer taxi

De boordcomputer zal mogelijk periodiek moeten worden onderzocht. Of dit onderzoek ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden, wordt nog afgewogen. Dit onderzoek is daarom niet meegenomen in de administratieve lastenberekening. Wel zijn in de berekening de onderhoudskosten van de boordcomputer meegenomen. Gedacht moet bijvoorbeeld worden aan het onderhoud dat nodig is indien zich een storing voordoet. Wanneer een bestaande taxi is afgeschreven en wordt vervangen voor een nieuwe, dan kan de boordcomputer worden overgezet. Het overbouwen van de boordcomputer leidt tot structurele administratieve lasten.

Controle ritgegevens door de reiziger

De boordcomputer maakt mogelijk dat reizigers na afloop van de rit, een ritbewijs ontvangen. Dit ritbewijs kan voor de reiziger aanleiding zijn tot het indienen van een klacht. Het verstrekken van ritbewijzen leidt ertoe dat het eenvoudiger wordt om fraude te constateren en aan te tonen. Dit zou kunnen leiden tot een toename van het aantal klachten. Anderzijds kan het verplicht verstrekken van een ritbewijs een preventieve werking hebben, waardoor taxichauffeurs minder vaak zullen omrijden. In deze berekening wordt er daarom vanuit gegaan dat het aantal klachten gelijk blijft. Het indienen van een klacht vraagt iets minder tijd omdat het klachtnummer niet opgezocht hoeft te worden. De tijdsbesparing is echter te verwaarlozen en daarom wordt verondersteld dat de administratieve lasten van deze handeling gelijk blijven.

III Overzicht administratieve lasten oude situatie

De structurele administratieve lasten voor taxichauffeurs en vervoerders bedroegen voor de relevante informatieverplichtingen circa € 13 miljoen. De structurele administratieve lasten voor burgers wijzigen niet.

In de onderstaande tabel worden de lasten per verplichting weergegeven.

Administratieve lasten oude regelgeving	€ Vervoerders	€ Werkplaatsen	Reizigers Tijdbesteding	Externe kosten
1. Registreren arbeidstijden en ritadministratie	€ 7.793.300			
2. Chauffeurspas	€ 1.845.900			
3. Belastingverplichtingen	€ 2.859.800			
4. Sociaal Fonds Taxi	€ 124.800			
5. Indienen van klachten	–		1.300 uur	€ 600
Totaal	€ 12.623.800	–		€ 600

IV Overzicht administratieve lasten na inwerkingtreding besluit

De structurele administratieve lasten voor taxichauffeurs en -vervoerders zullen in de voorgenomen situatie voor de relevante informatieverplichtingen circa € 7,9 miljoen per jaar bedragen. De structurele administratieve lasten voor burgers bedragen circa 1.300 uur en € 600. In de onderstaande tabel worden de lasten per verplichting weergegeven.

De verplichtingen die het meest verschillen ten opzichte van de huidige situatie:

– De administratieve lasten van de registratie van de arbeidstijden nemen af. De lagere administratieve lasten worden bereikt door het digitaal bijhouden van de dagrittenstaat door de boordcomputer.

– Voor de taxivervoerders zullen de administratieve lasten stijgen vanwege het onderhoud van de boordcomputer.

Administratieve lasten na inwerkingtreding besluit	€ Vervoerders	€ Werkplaatsen	Reizigers Tijdbesteding	Externe kosten
1. Registreren arbeidstijden en ritadministratie	€ 11.600			
2. Chauffeurspas	€ 2.452.100			
3. Belastingverplichtingen	€ 1.762.700			
4. Sociaal Fonds Taxi	€ 124.800			
5. Onderhoud	€3.473.900			
6. Bedrijfs- en keuringskaart	€ 139.600	€ 13.000		
7. Indienen van klachten	–		1.300 uur	€ 600
Totaal	€ 7.964.700	€ 13.000	1.300 uur	€ 600

Initiële lasten

Installatie boordcomputer taxi

Alle vervoerders zullen hun auto's binnen twee jaar moeten voorzien van een boordcomputer, wat leidt tot hoge initiële lasten. Deze lasten bestaan voornamelijk uit de aanschaf van de boordcomputer, inclusief inbouw en activering van het apparaat. De taxibedrijven zullen tevens software moeten aanschaffen voor de verwerking van de gegevens. De aanschaf en installatie van deze zogenaamde backoffice software, leiden ook tot initiële lasten. Hierbij wordt opgemerkt dat de aanschafkosten sterk bepalend zijn voor de hoogte van de totale initiële lasten. Afwijkingen ten opzichte van de aannamen over de hoogte van de prijs van de boordcomputer, kunnen dan ook grote gevolgen hebben voor het berekenen van de administratieve lasten.

De introductie van de boordcomputer heeft tot gevolg dat bedrijven bepaalde eenmalige handelingen dienen te verrichten. Deze zullen initiële administratieve lasten veroorzaken. Het betreft de volgende handelingen:

- Kennisname van de nieuwe regelgeving.
- Verkrijgen van een typegoedkeuring voor de boordcomputer.
- Omwisselen van de chauffeurspas.

Kennisname van de nieuwe regelgeving

Na de introductie van de nieuwe regelgeving, dienen de betrokken partijen zich op de hoogte te stellen van de veranderingen. Hiervoor zijn per doelgroep de volgende tijdsbestedingen gehanteerd:

– *Fabrikanten.* De fabrikanten van de boordcomputer dienen zich, voor zij aan de productie kunnen beginnen, te verdiepen in de vereiste functionaliteiten en de beveiligingseisen. In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat er per producent circa 3 mandagen nodig zijn.

– *Taxichauffeurs.* De taxichauffeurs dienen zich op de hoogte te stellen van de veranderingen in de regelgeving en de functionaliteiten van de boordcomputer. In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat taxichauffeurs hiervoor een cursus krijgen aangeboden. In dit onderzoek wordt uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding van circa een halve dag per chauffeur.

– *Werkplaatsen.* De werkplaatsen dienen zich na de introductie van de boordcomputer taxi op de hoogte te stellen van de wijze waarop de boordcomputer moet worden ingebouwd en geactiveerd. Daarnaast dienen de werknemers te worden ingelicht over de wijze waarop het apparaat moet worden onderhouden en onderzocht door een werkplaats. In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat per werkplaats circa 2 mandagen nodig zijn voor kennisname.

Verkrijgen van de typegoedkeuring voor de boordcomputer

Iedere fabrikant die de boordcomputer wil aanbieden, dient hiervoor een typegoedkeuring aan te vragen. Voor de berekening van de administratieve lasten is ervan uitgegaan dat de boordcomputer door ongeveer 4 fabrikanten zal worden aangeboden. Het aanvragen van de typegoedkeuring omvat de volgende handelingen:

- Aanvragen van de typegoedkeuring.
- Testen van de boordcomputer op functionaliteit en beveiliging.
- Waarborgen van de overeenstemming van productie.

Omwisselen van de chauffeurspas

De huidige chauffeurspas zal worden vervangen door de chauffeurskaart. De chauffeurs die reeds in bezit zijn van een geldige chauffeurspas, kunnen deze eenmalig kosteloos omwisselen. Zij hoeven hiervoor geen aanvraag in te dienen of documenten te overleggen. De chauffeurs krijgen een bericht waarmee ze hun kaart kunnen ophalen tegen inlevering van de chauffeurspas. Deze aanpak is gekozen om de lasten voor chauffeurs te beperken. Het persoonlijk ophalen van de kaart zorgt echter wel voor initiële lasten.

VI Overzicht initiële lasten

De totale initiële lasten voor de invoering van de boordcomputer worden geraamd op € 61,9 miljoen. Deze lasten worden voornamelijk door de vervoerders gedragen (94%). De voornaamste oorzaak voor deze kosten is de aanschaf en installatie van de boordcomputer. Om de vervoerders in deze kosten tegemoet te komen zal worden voorzien in een subsidie. De daadwerkelijke initiële lasten zullen derhalve lager uitvallen dan de geraamde 61,9 miljoen. Aangezien de hoogte van de subsidie nog niet bekend is, is daarmee in deze weergave nog geen rekening gehouden.

Verplichting	Initiële AL
1. Taxivervoerders	€ 58.007.300
2. Werkplaatsen	€ 3.642.500
3. Fabrikanten	€ 299.100
Totaal	€ 61.948.900

VII Reductie administratieve lasten

De totale jaarlijkse administratieve lasten voor bedrijven dalen met circa € 4,6 miljoen per jaar.

De invoering van de boordcomputer voor taxi's leidt ertoe dat de jaarlijkse administratieve lasten van het bedrijfsleven dalen van € 12,6 miljoen tot € 7,9 miljoen. De administratieve lasten van reizigers zullen naar verwachting gelijk blijven. In de onderstaande tabel wordt per doelgroep een overzicht gegeven van de effecten van de boordcomputer taxi op de AL.

Scenario	€ Vervoerders	€ Werkplaatsen	Reizigers Tijdbesteding	Externe kosten
Oude situatie	€ 12.623.800	-	1.300	€ 600
Situatie na invoering	€ 7.964.700	€ 13.000	1.300	€ 600
Verandering	- € 4.659.100	+ € 13.000	-	-

Ten aanzien van de verschillende doelgroepen kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

- *Taxibedrijven*. De totale jaarlijkse AL nemen met circa € 4,6 miljoen af. De structurele kosten als gevolg van de invoering van de boordcomputer taxi zijn significant kleiner dan de tijdswinst die wordt behaald.
- *Werkplaatsen*. De totale jaarlijkse administratieve lasten nemen toe met circa € 13.000. Deze lasten zullen in de praktijk naar verwachting echter worden gecompenseerd door de extra werkzaamheden.

VIII Bedrijfseffecten

Uit de bedrijfseffectentoets is naar voren gekomen dat de sociaal-culturele en economische effecten van de invoering van de boordcomputer beperkt zijn. De initiële lasten zijn relatief hoog (€ 61,9 miljoen), maar de structurele lasten nemen jaarlijks af met € 4,6 miljoen. Naast deze initiële en structurele lasten krijgen vervoerders te maken met nalevingskosten. Deze kosten bestaan uit het verstreken van de ritbewijzen aan reizigers en bedragen € 142.500 op jaarbasis.

IX Markteffecten

Tot op heden zijn taxichauffeurs verplicht om de ritten en hun arbeids- en rusttijden handmatig te registreren in een werkmap en een dagrittenstaat. Dit kost de taxichauffeur niet alleen veel tijd, maar in de praktijk blijkt de methode ook fraudegevoelig. De invoering van de boordcomputer draagt bij aan een betere handhaving. Bijkomend effect hiervan is dat het moeilijker wordt voor chauffeurs en ondernemers om door ontduiking van de regels een concurrentievoorsprong te verkrijgen. Dit effect kan gezien worden als een verbetering van de marktwerking.

Ook wordt er een verbetering van het functioneren van de taximarkt verwacht als gevolg van het verplicht uitdraaien van het ritbewijs. De positie van de consument verbetert omdat hij met het ritbewijs in één oogopslag overzicht heeft over de vervoerder, de rit, de prijs en klachteninstantie. Hierdoor kan de consument beter controleren of de chauffeur niet heeft omgereden of te veel heeft gerekend en kan de consument makkelijker een klacht indienen. De zwakke positie van de consument is één van de redenen dat de taximarkt nog niet optimaal functioneert. De invoering van de boordcomputer kan bijdragen aan verbetering van de situatie.

§ 11 Advies van Actal

Op 16 oktober 2008 heeft het Adviescollege toetsing administratieve lasten (hierna: Actal) advies uitgebracht over dit besluit (kenmerk RL/PL/2008/169). Actal geeft een positief advies bij het besluit, maar heeft enkele aandachtspunten genoemd met betrekking tot de administratieve lasten.

Actal komt tot de conclusie dat de vervanging van defecte of economisch afgeschreven boordcomputers niet meegenomen is bij de berekening van de administratieve lasten. De administratieve lasten zijn derhalve op dit punt opnieuw gekwantificeerd en paragraaf 11, die ingaat op de administratieve lasten, is aan die nieuwe berekening aangepast.

In deze toelichting is aandacht geschonken aan verschillende beleidsalternatieven. Actal adviseert om al deze alternatieven op de gevolgen voor de administratieve lasten door te rekenen en te kiezen voor de minst belastende optie.

De hoogte van de administratieve lasten heeft bij de eerste beoordeling van de alternatieven geen doorslaggevende rol gespeeld bij de keuze voor het alternatief boordcomputer. In eerste instantie is alleen beoordeeld in

hoeverre de alternatieven aan de gestelde eisen voldeden: de wens om de rij- en rusttijden en de ritadministratie op een goede wijze te kunnen handhaven én het draagvlak van de branche hiervoor. Het resultaat van deze beoordeling is geweest dat van de genoemde alternatieven alleen de boordcomputer voldeed aan de gestelde eisen. Om deze reden zijn de overige alternatieven niet doorgerekend. Ook indien één van de alternatieven tot substantieel lagere lasten zou leiden, zal de keuze niet anders uitvallen omdat niet wordt voldaan aan de gestelde doelen.

Voor het bepalen van de functionaliteit van de boordcomputer, zijn de administratieve lasten wel medebepalend geweest. Hiertoe zijn voor een drietal varianten de administratieve lasten berekend. Bij de keuze voor de gekozen variant boordcomputer is zoveel mogelijk gestreefd naar een zo groot mogelijke beperking van de administratieve lasten. Dat heeft geresulteerd in een verlaging van de lasten van €4,6 mln per jaar.

II Afschaffing vergunning voor collectief personenvervoer

Onderdeel van de wet van 31 januari 2008, houdende rijksbrede aanpassing van regels omtrent de reductie en vereenvoudiging van vergunningen teneinde de regeldruk te verminderen (Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen, Stb. 2008, 63) betreft de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 ten behoeve van de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en (in sommige gevallen) indeplaatsstelling ervan door de communautaire vergunning. De wijzigingen vloeien niet alleen voort uit het actieprogramma Vereenvoudiging vergunningstelsels maar ook uit het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 en uit het actieprogramma «Beter Geregeld» van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De vergunning voor collectief personenvervoer is in de Wet personenvervoer 2000 zowel voor openbaar vervoer als voor besloten busvervoer vereist, teneinde de integratie tussen beide sectoren te bevorderen. Het betreft de toegang tot het beroep. Er wordt getoetst op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Deze vergunning is verplicht voor alle Nederlandse ondernemers die binnen Nederland busvervoer verrichten en betreft daarmee een nationale verplichting. Voor Nederlandse ondernemers die grensoverschrijdend vervoer verrichten is zowel de vergunning voor collectief personenvervoer als de communautaire vergunning verplicht. Dat betekent dat ondernemers die grensoverschrijdend verkeer verrichten twee keer een vergunning moeten aanvragen. De eisen van de communautaire vergunning sluiten aan op de eisen van de vergunning voor collectief personenvervoer; het betreft dezelfde type eisen en een soortgelijke toets op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid.

De communautaire vergunning beoogt een grote mate van gelijkwaardigheid in de beroepsgroep te creëren en de kwaliteit van het beroepsvervoer te waarborgen. De reden om de vergunning voor collectief personenvervoer af te schaffen is gelegen in het feit dat uit zowel de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 als uit de departementale vergunningdoorlichting de doelmatigheid van het naast elkaar bestaan van twee vergunningstelsels voor de toegang tot het beroep van busvervoerder niet kan worden aangetoond. De verschillende vergunningen waarover vervoerbedrijven moeten beschikken, leiden in de praktijk tot administratieve en financiële lasten voor zowel ondernemers als overheid. Door het schrappen van de vergunning voor collectief personenvervoer en in het binnenlands vervoer het vervangen daarvan door de communautaire vergunning zullen in het algemeen zowel de bestuurslasten voor de overheid als de administratieve lasten voor het

bedrijfsleven dalen. Onderhavige besluitwijziging strekt er mede toe het Besluit personenvervoer 2000 in overeenstemming te brengen met de middels de Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen gewijzigde Wet personenvervoer 2000.

Overigens heeft de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer ook gevolgen voor zogenaamde «eigen vervoerders». Met de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer, vervalt eveneens de verplichting tot het hebben van een vergunning voor collectief personenvervoer onder beperkingen. Voor deze beperkte vergunning gelden niet de eisen van vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en kredietwaardigheid. Deze uitzondering is beperkt tot besloten busvervoer dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt, voor zover dat besloten busvervoer wordt verricht als nevenactiviteit of op niet-commerciële basis. Deze vervoerbedrijven hoeven met de afschaffing geen vergunning meer te hebben voor het door hen te verrichten vervoer en daarmee ook geen communautaire vergunning.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

In de memorie van toelichting bij de Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen is een berekening van de administratieve lasten en van de bedrijfseffecten opgenomen. Dit besluit brengt geen wijziging aan in de genoemde berekening. Derhalve wordt voor wat betreft de administratieve lasten en de bedrijfseffecten van dit besluit korthedshalve verwezen naar de passages in de memorie van toelichting bij genoemde wet (Kamerstukken II, 2006/07, 30 959, nr. 3, p. 8 en 9)

Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Bij brief van 14 oktober 2008 heeft het Overlegorgaan Personenvervoer advies uitgebracht over de vereenvoudiging van het vergunningstelsel voor busvervoer (kenmerk OVW-OPV-2008/662). Het OPV plaatst een aantal kanttekeningen bij de voorgestelde vereenvoudiging. Het OPV acht het onwenselijk dat zogenaamde «eigen vervoerders» niet langer vergunningplichtig zijn. Op dit moment zouden er al onder de beperkte vergunning steeds meer commerciële diensten aangeboden, maar bij het volledig verdwijnen van die vergunning zou het aantal verleende commerciële diensten zonder vergunning alleen maar toenemen. Dit zou een toename van de verkeersonveiligheid veroorzaken en concurrentievervalsing oproepen. Dit mede omdat dan voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid zou ontbreken om via bedrijfscontroles de naleving van de rij- en rusttijden te controleren. De leden van het OPV pleiten voor een zelfde vergunningplicht voor iedereen.

De vergunning voor «eigen vervoer» is een vergunning voor besloten busvervoer dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt voor zover dat busvervoer wordt verricht als nevenactiviteit of op niet-commerciële basis. Afschaffing ervan heeft geen invloed op de veiligheid van de passagier of op de verkeersveiligheid (noch op de milieueisen aan het voertuig).

De controle op de naleving van de rij- en rusttijden is immers niet verbonden aan een vergunningplicht op grond van de Wet Personenvervoer 2000, maar aan het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidstijdenwet. Die regelgeving is ook op de «eigen vervoerders» van toepassing en daaruit vloeit de bevoegdheid voort voor de Inspectie om tot een (bedrijfs)inspectie over te gaan, en dus niet zozeer uit het feit dat een bedrijf een vergunning heeft.

Daarnaast is het zo dat Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 maart 1992 niet voorziet in een vergunning voor «eigen vervoer» binnen een lidstaat. Het ligt dus in de

rede om voor «eigen vervoer» binnen Nederland geen nieuwe vergunning te creëren en ook geen communautaire vergunning te vereisen. Dat eerste zou een nationale kop op Europese regelgeving impliceren, en het tweede een verzwaaring voor die vervoerders die «eigen vervoer» verrichten: van een beperkte vergunning naar een volledige communautaire vergunning.

Het OPV vraagt daarnaast om het kosteloos omwisselen van de vergunning voor collectief personenvervoer en de bijbehorende vergunningbewijzen voor een communautaire vergunning en gewaarmerkte afschriften. Ook worden vragen gesteld over het overgangsrecht.

De kosten die gemoeid zijn met de eerste omwisseling van de nationale naar de communautaire vergunning zullen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden bekostigd. Er is geen overgangsrecht opgenomen, omdat de eerste kosten voor rekening van het Rijk komen. Daarom is overgangsrecht niet nodig. Op de datum van inwerkingtreding moet iedere vervoerder in het bezit zijn van een communautaire vergunning. In de periode voorafgaande aan de inwerkingtredingsdatum zullen deze vergunning en de benodigde gewaarmerkte afschriften kosteloos door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden verstrekt aan vervoerders die geen communautaire vergunning hebben, maar wel de huidige vergunning voor collectief personenvervoer.

Tenslotte merkt het OPV op dat de vergunning voor grensoverschrijdend geregeld vervoer tegen het licht had moeten worden gehouden.

De communautaire vergunning is echter vastgelegd in Europese Verordening 684/92. Het is dan ook niet mogelijk om deze communautaire vergunning in het kader van een nationale vereenvoudiging door te lichten.

III Geldigheid decentraal vervoerbewijs

Onderhavig besluit bevat voorts een technische wijziging van artikel 47 van het Besluit personenvervoer 2000. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten. De bedoeling van de wijziging is dat duidelijker is geformuleerd wat onder een geldig decentraal vervoerbewijs moet worden verstaan. De oude formulering laat de geldigheid van decentrale vervoerbewijzen in het midden. Het gewijzigde artikel vergt dat een vervoerbewijs van een vervoerder moet zijn voorgeschreven of toegestaan op grond van de aan hem verleende concessie om als geldig te kunnen worden aangemerkt. Het definiëren van de geldigheid van een vervoerbewijs klemt des te meer nu vervoerbewijzen in het openbaar vervoer niet meer «nationaal» en eenduidig door de minister worden vastgesteld. De strippenkaarten en abonnementen worden op termijn geheel vervangen door de OV-chipkaart als decentraal vervoerbewijs van provincies en stadsgewesten en hun vervoerders. De OV-chipkaart is een elektronisch vervoerbewijs dat door of namens de vervoerders wordt ontwikkeld en uitgegeven. In feite gaat het dan om de geldige reisrechten op de chip van de OV-chipkaart, zoals een legaal geladen elektronische beurs (geldtegoed) en/of reisrecht (bijvoorbeeld een retour of abonnement of combinatie). De OV-chipkaart geldt dus als «drager» van het elektronisch vervoerbewijs. De (geldige) reisrechten op de OV-chipkaart kunnen per concessie of concessieverlener verschillen. Artikel 32, tweede lid, onderdeel d, van de wet geeft concessiepartijen de ruimte om vervoerbewijzen en tarieven in de concessie nader voor te schrijven dan wel meer vrijheid te geven aan de concessiehouder om reisrechten en tarieven te bepalen.

Het kunnen aanmerken van een vervoerbewijs als *geldig* heeft een belangrijke reden. Op grond van artikel 71 van de wet is het verboden om zonder geldig vervoerbewijs te reizen. Overtreding van het verbod kan gevolgen hebben die ingrijpen in de rechten van de reiziger. In het ergste

geval kan hem het openbaar vervoer wordt ontzegd (artikel 98 van de wet). In de meeste gevallen zal hem een verhoging met een geldsom worden opgelegd of kan hij, bij weigering van betaling, strafrechtelijk worden gesanctioneerd (artikel 101). De aanpak van het zwartrijden in het openbaar vervoer, als essentieel onderdeel van het kabinetsbeleid, noopt tot een duidelijke, wettelijke vaststelling van wat een geldig (decentraal) vervoerbewijs is. Volledige privatisering van de vervoerbewijzen in de algemene vervoervoorwaarden is om die reden een stap te ver.

Deze wijziging volgt op het besluit van 31 oktober 2006 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het gebruik van een elektronisch vervoerbewijs in het openbaar vervoer, waarbij artikel 47 eveneens is aangepast (Stb. 2006, 612). Hoewel de redactie van het artikel over elektronische vervoerbewijzen rept, zijn papieren vervoerbewijzen (strippenkaarten, abonnementen) krachtens overgangsrecht tot een nader te bepalen nader tijdstip geldig.

Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Ook over dit derde onderdeel van het besluit is advies gevraagd aan het Overlegorgaan Personenvervoer. Uit een brief van 7 oktober 2008 (OVW_OPV-2008/622) is gebleken dat de deelnemers aan het OPV geen gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid tot reageren.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel I wijzigt het Besluit personenvervoer 2000. Het artikel berust – voor zover het de boordcomputer betreft – deels op de Arbeidstijdenwet. Zie voor een toelichting paragraaf 6 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel I, onderdeel A

In artikel 1 van het besluit zijn de definities van de verschillende geheugenkaarten, de zogenaamde boordcomputerkaarten toegevoegd.

Artikel I, onderdeel B

In artikel 4 van het Besluit personenvervoer 2000 is het regime opgenomen dat van toepassing is op het zogenaamde «eigen vervoer». Het gaat daarbij om besloten busvervoer dat wordt verricht als nevenactiviteit ofwel niet commercieel van aard is. Aangezien deze «eigen vervoerders» geen communautaire vergunning behoeven te hebben is aan het uitzonderingsregime ook de vergunningplicht toegevoegd. Door het toevoegen van artikel 4 van de Wet personenvervoer aan de opsomming in artikel 4 van het besluit wordt bereikt dat voor de eigen vervoerders niet langer een vergunningplicht geldt.

Artikel I, onderdeel C

Artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000 betreft het openbaar vervoer op afroep. Ook wel Collectief Vraagafhankelijk Vervoer genoemd. Op deze vorm van vervoer zijn op basis van artikel 2, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 een aantal artikelen uit de wet en het besluit van toepassing verklaard. Tot op heden gold voor openbaar vervoer op afroep de chauffeurspasverplichting en de verplichting tot het bijhouden van de ritadministratie. Ook de nog niet in werking getreden artikelen met betrekking tot de boordcomputer waren al van toepassing verklaard.

Bij dit besluit worden de bepalingen aangaande de boordcomputer en de boordcomputerkaarten ook van toepassing verklaard op openbaar vervoer op afroep. Voorts is in artikel 6 van het besluit de verwijzing naar artikel 127 van het Besluit personenvervoer 2000 geschrapt, aangezien deze bepaling is komen te vervallen. Tenslotte is de verwijzing naar artikel 4, tweede lid, van de wet vervangen door een verwijzing naar artikel 4, derde lid.

Artikel I, onderdeel D

Dit artikel strekt ertoe een aantal artikelen van het Besluit personenvervoer 2000 in overeenstemming te brengen met de gewijzigde Wet personenvervoer 2000. Waar in de genoemde artikelen verwezen werd naar de vergunning voor collectief personenvervoer is die geschrapt en vervangen door een verwijzing naar de communautaire vergunning.

Artikel I, onderdeel E

Artikel 16 van het Besluit personenvervoer 2000 wordt bij dit besluit geschrapt. Artikel 16 regelt dat in elke bus en auto waarmee openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer wordt verricht, een vergunningbewijs aanwezig dient te zijn. Sinds artikel 5a in de wet is opgenomen is artikel 16 van het besluit overbodig geworden. Dat geeft aanleiding om het artikel in het besluit te schrappen.

Artikel I, onderdeel F

In artikel 18 van het besluit worden regels gesteld omtrent het vergunningbewijs. Dit besluit regelt dat artikel 18 alleen van toepassing is op het vergunningbewijs van de vervoerder die taxivervoer verricht. Vervoerders die openbaar vervoer en besloten busvervoer verrichten dienen met de inwerkingtreding van dit besluit in het bezit te zijn van een communautaire vergunning. Voor wat betreft deze communautaire vergunning geldt dat het vergunningbewijs een gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning betreft. Het is dus niet langer nodig om nadere eisen te stellen aan hetgeen op het vergunningbewijs van de vervoerders die openbaar vervoer of besloten busvervoer verrichten, vermeld staat.

Artikel I, onderdeel G

Bij dit besluit is de nummering van hoofdstuk 6 van het Besluit personenvervoer 2000 aangepast. In lijn daarmee is de verwijzing in artikel 23 van het Besluit personenvervoer aangepast.

Artikel I, onderdeel H

In artikel 47, tweede lid, onderdeel a, is geregeld dat een elektronisch vervoerbewijs geldig is indien het gaat om een nationaal vervoerbewijs. Daarnaast zijn de vervoerbewijzen geldig die worden vastgesteld of toegestaan op grond van een concessie. Deze worden ook wel «decentrale» vervoerbewijzen genoemd. De bevoegdheid hiervoor is geregeld in artikel 32, tweede lid, onderdeel d, van de wet. Het aangepaste artikel 47, tweede lid, onderdeel a geeft een nadere beschrijving van een voorwaarde voor de geldigheid van een vervoerbewijs dat door of namens een concessiehouder is afgegeven. Daarom is in artikel 47, tweede lid, onderdeel a, de zinsnede «op grond van een concessie» toegevoegd. Het kunnen aanmerken van een vervoerbewijs als geldig, is van belang voor de mogelijke rechtsgevolgen die verbonden zijn aan het reizen met een *ongeldig* vervoerbewijs.

Artikel I, onderdeel I

Aan artikel 73 wordt in het tweede lid de mogelijkheid toegevoegd om bij ministeriële regeling regels te stellen over de verplichting om een automatisch gegenereerd ritbewijs te verstrekken. Doordat een auto waarmee taxivervoer wordt verricht vanaf de inwerkingtreding van dit besluit naast de al verplichte taxameter ook zal zijn uitgerust met een boordcomputer, wordt het mogelijk om een ritbewijs te genereren waarop de complete ritinformatie verwerkt kan worden. De taxameter levert de prijs van de uitgevoerde rit en de boordcomputer levert de andere ritinformatie (afgelegde afstand, begin- en eindpunt, duur van de rit, etc.)

In een ministeriële regeling zullen nadere eisen worden gesteld aan de wijze waarop de boordcomputer dient te functioneren. Daarin zal ook worden bepaald welke gegevens ten behoeve van het ritbewijs ter beschikking dienen te worden gesteld door de boordcomputer.

Vervolgens zal in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer de verplichting voor de vervoerder om een automatisch gegenereerd ritbewijs te verstrekken aan de reiziger, geëffectueerd worden. In die regeling zal komen vast te liggen welke gegevens op het ritbewijs vermeld moeten worden. Verder wordt aan het ritbewijs de eis gekoppeld dat het «automatisch gegenereerd» is. Dit maakt mogelijk dat het ritbewijs in geprinte vorm aan de reiziger wordt verstrekt. Er worden echter geen eisen gesteld aan de wijze waarop een vervoerder daarvoor zorg draagt. Zo behoudt een vervoerder maximale vrijheid bij de keuze voor de soort printer, de plaats van de printer in het voertuig en de wijze waarop die printer gekoppeld is aan de boordcomputer en/of de taxameter. Artikel 73, vierde lid, biedt de mogelijkheid om bij ministeriële regeling een uitzondering voor het contractvervoer op te nemen voor wat betreft de verplichting om een ritbewijs te verstrekken. Indien van bedoelde uitzonderingsmogelijkheid gebruik wordt gemaakt dan zal dat zijn beslag krijgen in voornoemde Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer.

Artikel I, onderdeel L

Artikel 78

Het eerste, tweede, derde, vierde en zesde lid van artikel 78 komen overeen met het bepaalde in artikel 127. Artikel 127 komt door dit wijzigingsbesluit te vervallen (Artikel I, onderdeel T).

Artikel 78 vervangt het oude artikel 127 van het Besluit personenvervoer 2000 en komt daar met uitzondering van het vijfde lid, geheel mee overeen. Artikel 78, eerste lid, bepaalt dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een taxameter aanwezig dient te zijn. Het zesde lid biedt daarop een uitzondering voor een tweetal vormen van vervoer. Indien de auto uitsluitend gebruikt wordt voor het verrichten van zogenaamd contractvervoer dan geldt de verplichting om een taxameter in de auto aanwezig te hebben niet. Dat is ook het geval in door Onze Minister te bepalen gevallen waarbij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen. De Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer stelt nadere regels aan het door de vervoerder te hanteren tarief. In deze regeling is vastgelegd welke tariefopbouw een vervoerder dient te hanteren en hoe hoog de daarbij geldende maximumtarieven zijn. De regeling bepaalt dat een vervoerder altijd taxivervoer aanbiedt tegen een variabel tarief dat is opgenomen in de taxameter. Het is toegestaan om daarnaast vervoer aan te bieden tegen vaste tarieven, ook wel eenheidsprijzen genoemd. De bevoegdheid om de taxameterplicht niet van toepassing te verklaren op auto's waarmee uitsluitend vervoer tegen eenheidsprijzen wordt verricht is derhalve niet ingevuld. Er geldt thans uitsluitend een uitzondering voor auto's waarmee

uitsluitend contractvervoer wordt verricht. Vervoer dat wordt verricht in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning is zo'n vorm van contractvervoer. Ook het vervoer, bedoeld in artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000, valt niet onder de taxameterplicht.

Het derde lid bepaalt dat er slechts taxivervoer verricht mag worden indien de taxameter ook gebruikt wordt. In het tweede lid ligt besloten dat de taxameter moet voldoen aan de regels die bij en krachtens de Metrologiewet worden gesteld. Ook regelt de Metrologiewet de zogenaamde inbouwkeuring. Ingevolge het vierde lid kunnen bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere regels worden gesteld over de instelling van de taxameter en de tijdvakken waarop een periodieke controle moet plaatsvinden. De regeling periodieke controle taxameters ziet daarop.

In het vijfde lid wordt bepaald dat de taxameter gekoppeld dient te zijn aan de boordcomputer. Zo wordt bereikt dat de ritprijs die door de taxameter gegeneerd wordt, zonder handmatige tussenkomst, in de boordcomputer kan worden ingevoerd. De ritprijs wordt dan gebruikt ten behoeve van de registratie, bedoeld in artikel 79, derde lid.

Artikel 79

Artikel 79, eerste lid, bepaalt dat in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht een boordcomputer aanwezig dient te zijn, waarvoor een typegoedkeuring is verleend. Het tweede lid bepaalt dat de boordcomputer tevens gekeurd moet zijn ter activering en – voor zover bepaald bij ministeriële regeling – periodiek dient te worden onderzocht. Voor wat betreft het periodieke onderzoek geldt dat er een mogelijkheid is om hiertoe bij ministeriële regeling een verplichting op te leggen. Eerst zal door middel van inspecties worden nagegaan of de periodieke controle, aanvullend op het zelfdiagnostisch vermogen van de boordcomputer, wel noodzakelijk is. Mocht dat het geval zijn, dan kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld over deze verplichting tot het uitvoeren van een periodiek onderzoek. Daarbij zal dan onder andere worden bepaald op welke momenten een onderzoek zal moeten worden uitgevoerd. De activeringskeuring en het periodiek onderzoek worden ingevolge het tweede lid uitgevoerd door (rechts)personen die daartoe door de Dienst Wegverkeer erkend zijn. De grondslag daarvoor is gelegen in de artikelen 9:1 en 9:2 van de Arbeidstijdenwet. In artikel 9:1, eerste lid, is bepaald dat de Dienst Wegverkeer is belast met het erkennen van natuurlijke en rechtspersonen die een apparaat ter controle van de naleving van de arbeids- en rusttijden installeren, onderzoeken en herstellen. Tot nu toe vormde alleen de digitale tachograaf een «apparaat ter controle van de naleving» van de arbeids- en rusttijden door bestuurders van bussen en vrachtwagens. Ook de boordcomputer is een apparaat ter controle van de naleving van de arbeids- en rusttijden. Meer specifiek: een apparaat ter controle van de naleving van de arbeids- en rusttijden door bestuurders die taxivervoer verrichten.

Het derde lid bepaalt dat de boordcomputer te allen tijde de kilometerstand van de auto, de datum, het tijdstip en de door de auto afgelegde route registreert. Dit houdt in dat de boordcomputer deze gegevens ook registreert indien er geen taxivervoer wordt verricht. Datzelfde geldt voor de registratie van arbeids- en rusttijden. Die registratie vindt ingevolge artikel 79, vierde lid, ook plaats middels de boordcomputer. Indien er wel taxivervoer wordt verricht registreert de boordcomputer tevens de gegevens zoals vastgelegd in het vijfde lid. In het vierde lid is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij hetgeen bepaald was ten aanzien van de handmatige registratie van ritgegevens op een controledocument in artikel 127, onderdeel d. Artikel 127 komt door dit wijzigingsbesluit te

vervallen (Artikel I, onderdeel T). Het zesde lid maakt helder dat de verplichtingen inzake de registratie via de boordcomputer niet op de vervoerder rusten indien de boordcomputer buiten toedoen van de bestuurder en de vervoerder buiten gebruik is. Indien die situatie zich voordoet gelden de krachtens artikel 80, vijfde lid, vastgestelde regels. Het zevende en het achtste lid zijn delegatiebepalingen die mogelijk maken dat er bij ministeriële regeling regels worden gesteld over de activeringskeuring, het periodiek onderzoek en de erkenning van (rechts)personen die de boordcomputer activeren, onderzoeken en herstellen.

Artikel 80

Artikel 80 bevat een aantal bepalingen over het gebruik van de boordcomputer en over de registratieverplichtingen die gelden indien de boordcomputer buiten gebruik is. Verder bevatten het tweede en vierde lid verplichtingen voor de vervoerder om de door de boordcomputer geregistreerde gegevens over te brengen naar de vestiging van de vervoerder (de zogenaamde download-verplichting) en deze gegevens gedurende ten minste 104 weken te bewaren. Het zevende lid legt de vervoerder de verplichting op om de bestuurder op diens verzoek een kopie te geven van de gegevens die van zijn chauffeurskaart zijn overgebracht naar de vervoerder. Zo wordt geborgd dat de bestuurder ook een afschrift heeft van de geregistreerde arbeids- en rusttijden die op hem betrekking hebben. Er is bewust voor gekozen om niet voor te schrijven in welke vorm de vervoerder de kopie dient te verstrekken. De vervoerder en de bestuurder (werkgever en werknemer) kunnen daarover in gezamenlijk overleg beslissen. Voorstelbaar is dat de bestuurder de gelegenheid krijgt om de kaart «uit te lezen». Ofwel op het kantoor van de vervoerder, danwel thuis met hem ter beschikking gestelde uitleesapparatuur.

Voorts is in het achtste en negende lid voorzien in het expliciet verbieden van misbruik van de boordcomputer. Het is verboden om de boordcomputer ondeugdelijk of kapot (te laten) maken. Het zevende lid, onderdeel b, bevat een verbod op het in de auto aanwezig hebben van een voorziening die voor misbruik kan worden aangewend.

Overtredingen van het verbod zoals vastgelegd in het zevende en achtste lid zijn strafbaar gesteld in artikel 118 van het Besluit personenvervoer 2000.

Artikel 81 en 82

Artikel 81 regelt het verplichte gebruik van de boordcomputerkaarten door houders van de ondernemerskaart, de keuringskaart en de chauffeurskaart.

Ten aanzien van artikel 81, derde tot en met het zevende lid is nog het volgende van belang. Ingevolge artikel 75 (oud) mocht een taxi slechts bestuurd worden door een bestuurder die in het bezit is van een chauffeurspas. Deze chauffeurspas wordt nu vanwege de boordcomputer vervangen door de chauffeurskaart. De chauffeurskaart is – anders dan de chauffeurspas – geschikt om met de boordcomputer te kunnen werken. Het derde tot en met het zevende lid komen voor het overige overeen met het oude artikel 75 van het besluit. In het achtste lid is een voorziening getroffen voor die situaties waarin de ondernemerskaart respectievelijk de chauffeurskaart gestolen, verloren, beschadigd of defect is.

Artikel 82 vervangt de artikelen 76 en 77 (oud) van het besluit. In artikel 76 (oud) waren de eisen opgenomen waaraan een taxibestuurder voor het verkrijgen van een chauffeurspas moest voldoen. Bij de aanvraag dient een recente pasfoto, een geldig rijbewijs, een geneeskundige verklaring, een verklaring omtrent het gedrag en een getuigschrift waaruit de vakbekwaamheid blijkt, te worden overlegd. Die eisen worden ook aan de

aanvraag van een chauffeurskaart gekoppeld. Inhoudelijk gezien verandert er op dit punt dus niets. Wel treedt er verandering op ten aanzien van de zichtbaarheid. Aangezien de chauffeurskaart ten behoeve van de registratie van de arbeids- en rusttijden in de boordcomputer aanwezig moet zijn, vervalt de eis dat de kaart zichtbaar moet zijn voor de reiziger. Op het – na de rit te verstrekken – ritbewijs zal in de plaats daarvan het nummer van de chauffeurskaart vermeld worden. Zo kan de reiziger zo nodig achterhalen door welke (gekwaliceerde) chauffeur hij vervoerd is.

Artikel 83

Dit artikel regelt een aantal zaken over de boordcomputerkaarten. Een aanvraag wordt pas in behandeling genomen indien de vastgestelde vergoeding door de aanvrager betaald is. De kaarten zijn vijf jaar geldig. Het vijfde lid bepaalt dat op de houder van een chauffeurskaart of ondernemerskaart de verplichting rust om verlies of diefstal van een kaart te melden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze kaart zal dan ingevolge het vierde lid worden vervangen. Een kaart wordt eveneens vervangen indien de kaart verloren, defect of beschadigd geraakt is. Een boordcomputerkaart die niet langer gebruikt kan worden als gevolg van het meerdere malen foutief invoeren van de pincode wordt ook als defect beschouwd. Een defecte, beschadigde of ingetrokken ondernemers- of chauffeurskaart moet ingevolge het zesde lid worden ingeleverd. Het zevende lid verklaart het vijfde en zesde lid van overeenkomstige toepassing op de keuringskaart. Het achtste lid betreft een delegatiebepaling. Er zullen onder andere regels worden gesteld over de wijze waarop de kaarten gebruikt moeten worden, over de wijze van aanvragen en over de gronden voor verlening, weigering, schorsing, intrekking en inname van de kaart.

Artikel I, onderdelen M tot en met T

Als gevolg van het afschaffen van de vergunning voor collectief personenvervoer wordt Hoofdstuk 8 van het Besluit personenvervoer 2000 aangepast. In hoofdstuk 8 is het internationaal vervoer per bus en auto geregeld. De artikelen 92 en 111 vervallen bij dit besluit. Voorts vervalt onderdeel b van de artikelen 100, 103, 109, 112 en 114 en het tweede lid van artikel 113. Tenslotte is artikel 108 zodanig gewijzigd dat de verwijzing naar het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer is komen te vervallen.

Artikel I, onderdeel U

Dit onderdeel wijzigt artikel 118 en voegt een tweede lid toe. Het eerste lid regelt welke overtredingen economische delicten vormen. De strafmaat van de overtredingen van de in het eerste lid genoemde artikelen is dan ook neergelegd in de Wet op de economische delicten. Het tweede lid bepaalt dat overtredingen van de in dit lid genoemde artikelen strafbaar gesteld zijn in artikel 101 van de Wet personenvervoer 2000.

Het sanctiestelsel dat van toepassing is op de boordcomputer behoeft nadere toelichting. De boordcomputer registreert gegevens met betrekking tot zowel de op de Wet personenvervoer 2000 gebaseerde ritadministratie, als gegevens met betrekking tot de onder de Arbeidstijdenwet vallende arbeids- en rusttijden. Beide wetten bevatten hun eigen systeem van strafrechtelijke respectievelijk bestuursrechtelijke sanctiëring. Omwille van de duidelijkheid en de handhaafbaarheid is toch zoveel mogelijk gekozen voor een eenduidig sanctiestelsel. Voor zover dat – gelet op de Wet personenvervoer 2000 – mogelijk was is gekozen voor strafrechtelijke sanctiëring indien de boordcomputer niet op de juiste wijze wordt gebruikt. Alleen daar waar een grondslag in de Wet personen-

vervoer 2000 of de Wet op de economische delicten ontbreekt is gekozen voor beboetbaarstelling op basis van de Arbeidstijdenwet (zie artikel II, onderdeel D van dit besluit). Dit besluit beoogt overigens geen wijziging aan te brengen in de inhoudelijke normering van de arbeids- en rusttijden. De voorschriften omtrent de arbeids- en rusttijden zijn neergelegd in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Bij de handhaving van de voorschriften op het terrein van arbeids- en rusttijden staat de in hoofdstuk 10 van de Arbeidstijdenwet opgenomen bestuurlijke boete centraal.

Voor zover één gedraging tot meerdere sancties zou kunnen leiden is het bepaalde in de artikelen 5:43 en 5:44 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) relevant. Artikel 5:43 van de Awb bepaalt dat er geen bestuurlijke boete wordt opgelegd indien aan de overtreder wegens dezelfde overtreding reeds eerder een bestuurlijke boete is opgelegd, dan wel ingevolge artikel 5:50, eerste lid, aanhef en onder a, van de Awb een boeterapport aan de overtreder is toegezonden of uitgereikt.

Artikel 5:44 en 5:47 van de Awb geven een regeling waarmee wordt uitgesloten dat een bestuurlijke boete wordt gecombineerd met strafvervolgning. Indien de officier van justitie besluit om strafvervolgning in te stellen, dan is de bestuursrechtelijke weg definitief afgesloten zodra het onderzoek ter terechtzitting is geopend. Een eventuele vrijspraak, ontslag van rechtsvervolgning of de niet-ontvankelijkverklaring van het openbaar ministerie doet de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete niet herleven. De omgekeerde situatie, het openbaar ministerie wil strafvervolgning instellen terwijl er voor dezelfde overtreding al een bestuurlijke boete is opgelegd, wordt geregeld in artikel 243, van het Wetboek van Strafvordering. De regelingen van artikel 5:43 en 5:44 van de Awb zien overigens alleen op die gevallen waarin sprake is van «dezelfde overtreding» respectievelijk «dezelfde gedraging» van de overtreder. Overtreding van twee voorschriften levert pas één feit op als beide overtredingen feitelijk nauw met elkaar samenhangen én de dader van beide overtredingen een verwijt van dezelfde strekking kan worden gemaakt, dat wil zeggen dat de overtreden voorschriften soortgelijke belangen beogen te beschermen.

Omdat de belangen die met de Wet personenvervoer 2000 en de Arbeidstijdenwet worden beschermd van elkaar verschillen, staat de regeling van de Algemene wet bestuursrecht een combinatie van bestuurlijke boetes of een combinatie van een bestuurlijke boete met strafvervolgning niet snel in de weg. Zo wordt bijvoorbeeld met de voorgeschreven rij- en rusttijden het belang van onder andere de werknemer en de verkeersveiligheid gediend, terwijl de voorschriften betreffende de ritadministratie vooral zien op de bescherming van de consumentenbelangen en het garanderen van een level playing field voor de taxiondernemer.

Artikel I, onderdeel V

Met het vervallen van artikel 127 vervalt voor de vervoerder de verplichting om de ritgegevens in een controledocument (de zogenaamde rittenstaat) bij te houden, aangezien de boordcomputer deze gegevens voortaan op digitale wijze registreert.

Artikel II, onderdeel A

Artikel II wijzigt het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Onderdeel A wijzigt artikel 2.1:1, eerste lid, onderdeel g. In onderdeel g is een definitie opgenomen van het begrip taxi. Daarbij werd tot op heden verwezen naar de definitie van taxivervoer zoals deze is opgenomen in artikel 1, onderdeel j, van de Wet personenvervoer 2000. Onderhavige wijziging

vormt een technische correctie van bedoelde definitie. Door de gewijzigde definitie wordt expliciet gemaakt dat het Arbeidstijdenbesluit vervoer niet alleen van toepassing is op taxivervoer, in de zin van de Wet personenvervoer 2000. Het Arbeidstijdenbesluit vervoer is van toepassing op al het vervoer waarvoor een taxivergunning vereist is.

Artikel II, onderdeel B

Dit onderdeel wijzigt artikel 2.4:2 en regelt dat de registratie van de arbeids- en rusttijden van de taxibestuurder geschiedt via de boordcomputer. Op de werkgever, de bestuurder en de zelfstandige rust ingevolge dit artikel de verplichting om de boordcomputer te gebruiken voor de registratie van de arbeids- en rusttijden. Daarmee vervalt de verplichting om de arbeids- en rusttijden te registreren in de zogenaamde werkmap.

Artikel II, onderdeel C

In de praktijk is gebleken dat het opschrift boven artikel 2.4:2 (Misbruik controlemiddelen) soms tot misverstanden aanleiding geeft. Om die reden is het opschrift meer neutraal geformuleerd.

Voorts wordt er bij dit onderdeel een nieuw tweede lid toegevoegd. Artikel 2.4:4 bevat een aantal verbodsbepalingen die zien op het maken van misbruik van controlemiddelen. Het nieuw toegevoegde tweede lid bepaalt dat artikel 2.4:4 niet van toepassing is op de boordcomputer. De reden om deze wijziging toe te voegen is gelegen in het feit dat in het Besluit personenvervoer bedoeld misbruik al verboden en strafbaar gesteld is. De doorgevoerde wijziging voorkomt dat er sprake is van een dubbele strafbaarstelling.

Artikel II, onderdeel D

Dit onderdeel wijzigt artikel 8:1 van het besluit. In artikel 8:1 is vastgelegd wanneer er sprake is van een overtreding als bedoeld in artikel 5:1 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit artikel is aangepast aan het gewijzigde artikel 2.4:2. Voorts is aan artikel 8:1 een vierde lid toegevoegd. Het vierde lid bepaalt dat het niet naleven van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 79, vierde lid, 80, vierde lid en 83, achtste lid, onderdeel b, van het Besluit personenvervoer 2000, een beboetbaar feit vormt. Als aangegeven in de toelichting bij artikel I, onderdeel U, is voor wat betreft het misbruik van het apparaat boordcomputer zoveel mogelijk getracht te voorzien in een eenduidig sanctiestelsel. Daarbij is gekozen om waar mogelijk aansluiting te zoeken bij het strafrechtelijke sanctiestelsel dat is neergelegd in de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten. Omdat de artikelen 79, vierde lid, 80, vierde lid en 83, achtste lid, onderdeel b, hun grondslag hebben in de Arbeidstijdenwet is strafbaarstelling via de Wet personenvervoer 2000 niet mogelijk. Er is daarom gekozen voor het aanmerken als een overtreding op basis van artikel 10:1 van de Arbeidstijdenwet. Dat maakt dat een bestuurlijke boete als bedoeld in artikel 5:40 van de Algemene wet bestuursrecht kan worden opgelegd.

Artikel III

Dit artikel behelst een wijziging van het Reglement rijbewijzen ten behoeve van de informatieverstrekking door de Dienst Wegverkeer uit het rijbewijzenregister aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De gegevens uit het rijbewijzenregister zullen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden gebruikt ten behoeve van de beoordeling van een aanvraag van een chauffeurskaart.

Artikel IV

In dit artikel is het overgangsrecht met betrekking tot de boordcomputer opgenomen. Dit overgangsrecht is ingevolge het twaalfde lid ook van toepassing op het openbaar vervoer op afroep. Het eerste lid voorziet in een overgangstermijn van twee jaar. In principe hebben vervoerders tot twee jaar na de inwerkingtreding van dit besluit de tijd om hun auto's te voorzien van een boordcomputer. Deze overgangstermijn is tot stand gekomen na overleg met de sector en wordt gezien als een relatief korte, maar realistische termijn waarin alle taxi's voorzien kunnen worden van een boordcomputer. Het tweede lid voorziet in een voorziening voor taxi's die uitsluitend worden gebruikt voor taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst waarbij gedurende in een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief. Dit vervoer wordt ook wel contractvervoer genoemd. Vervoerders die contractvervoer verrichten zijn veelal gebonden aan contracten met een relatief lange looptijd. Omdat vervoerders bij het sluiten van een dergelijk contract vaak geen rekening hebben kunnen houden met de kosten van de boordcomputer wordt voorzien in een overgangstermijn van 40 maanden voor het contractvervoer.

Gedurende deze overgangstermijn van 24 respectievelijk 40 maanden mogen vervoerders ingevolge het derde lid kiezen welk registratiemiddel men gebruikt. Daarbij mag gekozen worden voor de digitale registratie middels de boordcomputer of voor de handmatige registratie in de werkmap en de rittenstaat. Het vierde lid legt de vervoerder de plicht om ongeacht de wijze van registratie te zorgen voor een deugdelijke en sluitende registratie. Indien gebruik wordt gemaakt van de boordcomputer dan is op dat gebruik ook de nieuwe regelgeving van toepassing. Het oude recht, zoals dit was neergelegd in de oude artikelen 127 van het Besluit personenvervoer en 2.4:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, blijft van toepassing indien gebruik wordt gemaakt van de werkmap en de rittenstaat. Indien een vervoerder noch via de boordcomputer noch op handmatige wijze registreert is het nieuwe recht op deze situatie van toepassing. Die vervoerder valt immers niet onder de in dit overgangsrecht geformuleerde uitzondering op de hoofdregel. De hoofdregel houdt in dat via de boordcomputer de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde en vierde lid, worden bijgehouden.

Ook de «oude» strafbaarstelling is op die situatie van toepassing. Het achtste tot en met het tiende lid voorziet in specifieke overgangsbepalingen over de chauffeurskaart. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal de chauffeurspassen kosteloos vervangen voor chauffeurskaarten. Dit gebeurt uiterlijk vier maanden na de inwerkingtreding van de artikelen I, onderdeel L en II, onderdeel B, van het besluit. Indien er op dat moment echter nog geen typegoedgekeurde boordcomputer is zal de omwisselactie worden gekoppeld aan het moment waarop voor de eerste boordcomputer een typegoedkeuring is verleend. Dan vindt de vervanging van de chauffeurspassen dus plaats binnen vier maanden nadat de Dienst Wegverkeer voor de eerste maal een typegoedkeuring voor een boordcomputer heeft verleend. Zo wordt bereikt dat chauffeurs zo lang mogelijk profijt hebben van de ontvangen chauffeurskaart. Het achtste lid bepaald dat de chauffeur tegen inlevering van de oude chauffeurspas een chauffeurskaart ontvangt. Deze chauffeurskaarten hebben in afwijking van hetgeen bepaald is in artikel 83, tweede lid, een kortere geldigheidsduur. De door de minister verstrekte chauffeurskaart krijgt een geldigheid voor de resterende duur van de vervallen chauffeurspas. Alle (oude) chauffeurspassen verliezen na de omwisselactie hun geldigheid. Dat zal dus het geval zijn ofwel vier maanden na de inwerkingtreding van het besluit, ofwel vier maanden nadat de eerste typegoedkeuring door de Dienst Wegverkeer is verleend. Ook niet omgewisselde chauffeurspassen

verliezen op dat moment hun geldigheid. Indien er ingevolge het eerste, tweede en derde lid geen registratie van de arbeids- en rusttijden en van de ritadministratie plaatsvindt via de boordcomputer geldt ingevolge het negende lid de verplichting om de chauffeurskaart te gebruiken als ware het een chauffeurspas. Dat betekent dat artikel 75, zoals dat luidde, voor de inwerkingtreding van dit besluit, gewoon van toepassing is. Dat betekent onder andere dat de eis van zichtbaarheid van de kaart blijft gelden. De gedachte was immers dat het verlies van zichtbaarheid wordt gecompenseerd door een ritbewijs waarop het nummer van de chauffeurskaart vermeld is. Zolang de boordcomputer nog niet gebruikt wordt kan ook het ritbewijs niet aan de reiziger verstrekt worden. Tot dat moment rust op de bestuurder derhalve de verplichting om zijn chauffeurskaart zichtbaar te houden voor de reiziger. Een aanvraag voor een chauffeurspas die nog niet is afgehandeld ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit zal worden behandeld als een aanvraag voor een chauffeurskaart.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tekent deze nota van toelichting mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa