



123

Besluit van 25 februari 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de invoering van een chauffeurspas en een aanpassing van de vakbekwaamheidseis bij het taxivervoer

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 december 1997, nr. DGP/WJZ/V725926, Directoraal-Generaal Personenvervoer;

Gelet op de artikelen 8, 9, vijfde lid, en 69, aanhef en onder c, van de Wet personenvervoer;

Gezien het rapport van het Overlegorgaan Personenvervoer van 12 november 1997, nr. OPV-97-77;

De Raad van State gehoord (advies van 11 februari 1998, nr. W09.97.0788);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 februari 1998, nr. DGP/WJZ/V-821158, Directoraat-Generaal Personenvervoer;

Hebben goed gevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 14 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. De vervoerder is verplicht wijziging van de vergunning aan te vragen bij wijziging van de naam van de vervoerder, van een van de namen van de natuurlijke personen die gezamenlijk als vervoerder optreden of van de naam waaronder natuurlijke personen gezamenlijk als vervoerder optreden.

B

Aan artikel 27 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Indien de vervoerder een rechtspersoon is, dient de vervoerder aan het orgaan dat de vergunning heeft verleend melding te maken van een wijziging van de vakbekwame bestuurder of de persoon die belast is met de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming.

C

In artikel 28, tweede lid, wordt «het in het eerste lid bedoelde vervoer» vervangen door: openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer.

D

Artikel 157 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt telkens «of auto».
2. In het tweede lid wordt «, besloten busvervoer of taxivervoer» vervangen door: of besloten busvervoer.
3. In het tweede lid vervalt «of auto».
4. In het tweede lid wordt «Indien dit onderzoek daartoe aanleiding geeft, kan de in het eerste lid bedoelde geneeskundige verklaring worden ingetrokken.» vervangen door: De bestuurder is verplicht binnen een door het orgaan vast te stellen termijn de nieuwe geneeskundige verklaring over te leggen.
5. In het derde lid vervalt «of auto».

E

Na artikel 157 worden de volgende artikelen ingevoegd:

Artikel 157a

1. Met het besturen van een auto mogen slechts worden belast zij, die in het bezit zijn van een geldige, behoorlijk leesbare, door Onze Minister aan hen verstrekte chauffeurspas, volgens het bij ministeriële regeling vast te stellen model.
2. De bestuurder van een auto dient in het bezit te zijn van een geldige, behoorlijk leesbare, chauffeurspas en deze zichtbaar voor de reiziger aanwezig te houden in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht.
3. De chauffeurspas wordt verstrekt aan een persoon, die in het bezit is van de volgende documenten:
 - a. een rijbewijs als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 dan wel een door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven rijbewijs, dat geldig is voor het besturen van een motorrijtuig als waarmee wordt gereden;
 - b. een niet ouder dan twee maanden zijnde geneeskundige verklaring, die overigens voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 157, eerste lid, van dit besluit;
 - c. een niet ouder dan twee maanden zijnde verklaring omtrent het gedrag, die dient tot het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur en die is afgegeven overeenkomstig de bepalingen van de Wet op de justitiële documentatie en op de verklaringen omtrent het gedrag.
4. Voor de aanvrager die woonachtig is in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap dan wel een andere staat die partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, is voor wat betreft de verklaring omtrent het gedrag het bepaalde in artikel 24, tweede lid, van dit besluit van overeenkomstige toepassing.
5. De chauffeurspas is geldig voor een periode van drie jaren, gerekend vanaf de datum van verstrekking.
6. Voor de behandeling van een aanvraag voor een chauffeurspas is de aanvrager een bij ministeriële regeling vast te stellen vergoeding verschuldigd, die voorafgaande aan de aanvraag wordt voldaan.

Artikel 157b

1. Indien Onze Minister vermoedt dat de bestuurder van een auto niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een geneeskundige verklaring of een verklaring omtrent het gedrag, als bedoeld in artikel 157a, derde lid, onder b respectievelijk c, is Onze Minister bevoegd te 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 is verplicht binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn de nieuwe geneeskundige verklaring of de nieuwe verklaring omtrent het gedrag over te leggen.

2. De chauffeurspas kan worden ingetrokken indien:

- a. niet langer wordt voldaan aan de eisen op grond waarvan deze eerder werd verstrekt;
- b. na verstrekking van een chauffeurspas blijkt dat deze is verkregen op grond van door de aanvrager verstrekte onjuiste gegevens;
- c. indien de bestuurder niet of niet tijdig een nieuwe geneeskundige verklaring of een nieuwe verklaring omtrent het gedrag, bedoeld in het eerste lid, overlegt;
- d. is gehandeld in strijd met het bij of krachtens dit besluit bepaalde omtrent de chauffeurspas.

Artikel 157c

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld over de verstrekking en intrekking van de chauffeurspas alsmede over de uitvoering van artikel 157b, eerste lid.

ARTIKEL II

1. Artikel 157a, eerste en tweede lid, van het Besluit personenvervoer is niet van toepassing, indien een bestuurder van een auto binnen 13 weken na inwerkingtreding van dit besluit een aanvraag voor een chauffeurspas heeft ingediend, en voor zolang op die aanvraag niet onherroepelijk is beslist. Met ingang van 14 weken na inwerkingtreding van dit besluit dient een bestuurder ten bewijze hiervan een ontvangstbevestiging van zijn aanvraag op eerste vordering ter inzage te geven aan in de artikelen 80 en 82 van de Wet personenvervoer bedoelde ambtenaren.

2. In afwijking van artikel 157a, derde lid onder b en c, van het Besluit personenvervoer, wordt bij aanvragen, ingediend binnen 13 weken na inwerkingtreding van dit besluit, de chauffeurspas verstrekt aan een persoon die in het bezit is van een niet ouder dan twee jaar zijnde geneeskundige verklaring en een niet ouder dan een jaar zijnde verklaring omtrent het gedrag.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, met uitzondering van artikel I, onderdeel C, dat in werking treedt met ingang van 1 januari 2001.

¹ Stb. 1987, 506, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1997, Stb. 1997, 726.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 14 april 1998 nr. 70.

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

's-Gravenhage, 25 februari 1998

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *vijfde* maart 1998

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

De onderhavige wijziging van het Besluit personenvervoer (Bp) regelt vier onderwerpen ter verbetering van de kwaliteit in het taxivervoer, aangekondigd in het Kabinetsstandpunt «Naar een klantgericht taxivervoer» van 13 december 1996, in het kader van de operatie Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit (kamerstukken II 1995/96, 24 036, nr. 9, nr. 12 en nr. 40).

Met de behandeling van het ontwerp-besluit in het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) van 6 november 1997 is voldaan aan de algemene overlegverplichting zoals voorgeschreven in artikel 70 van de Wet personenvervoer. Het rapport van dit overleg is op 12 november 1997 (nr. OPV-97-77) uitgebracht.

Deze kwaliteitsverbeteringen vormen de eerste tranche van de in het Kabinetsstandpunt genoemde beleidsvoornemens. De overige voorstellen worden opgenomen in een wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer. De wetswijziging zal wegens de langere voorbereidingstijd later plaatsvinden dan deze wijziging van het besluit. Het wordt evenwel wenselijk geacht de kwaliteitsverbeteringen, die kunnen worden gebaseerd op het Besluit en een kortere procedure kunnen doorlopen dan een wetswijziging, zo snel mogelijk van kracht te laten zijn en daarbij niet te wachten op de wetswijziging.

De kern van dit wijzigingsbesluit betreft de regeling voor de chauffeurspas, waarover iedere taxichauffeur dient te beschikken.

Drie kleinere wijzigingen betreffen de verplichting wijziging van de vergunning aan te vragen bij wijziging van de naam van de vervoerder, een informatieplicht van de vervoerder bij wijziging van de vakbekwame bestuurder of leidinggevende van een rechtspersoon en het vervallen van de zogenaamde historische vakbekwaamheid; dit wordt hieronder nader toegelicht bij artikel I, onder A, respectievelijk onder B en C.

Overigens worden thans geen wijzigingen nodig geacht ter verbetering van de kwaliteit van de onderneming. De huidige bepalingen over de vakbekwaamheid binnen de onderneming geven een voldoende waarborg voor de kwaliteit van de onderneming. Met de bestaande regels kan voldoende worden opgetreden tegen een ongewenste inbreng van de vakbekwaamheid van een vervoerder bij een of meer andere vervoerders door middel van allerlei bedrijfsconstructies. Artikel 27 van het Besluit personenvervoer houdt in, in samenhang met de Europese richtlijn terzake (richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996) en gelet op de relevante jurisprudentie, dat indien een vervoerder geen natuurlijk persoon is aan de eis van vakbekwaamheid in ieder geval moet worden voldaan door een persoon, die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoersactiviteiten. De permanent en daadwerkelijke leidinggevende kan geen rechtspersoon zijn, maar dient een natuurlijk persoon te zijn met het benodigde diploma van vakbekwaamheid. Op strikte handhaving van deze norm zal in de toekomst zo nodig meer dan voorheen worden toegezien.

2. Chauffeurspas

Doel

De chauffeurspas wordt ingevoerd in het taxivervoer om de herkenbaarheid van de taxichauffeur te vergroten ten behoeve van de klant enerzijds en de controlerende instanties (Rijksverkeersinspectie-RVI-,

sector handhaving; politie) anderzijds. De klant weet met meer zekerheid dat de taxichauffeur geschikt en betrouwbaar is. In voorkomende gevallen zal het vanwege de herkenbaarheid eenvoudiger zijn een klachtprocedure aan te spannen. Verwacht wordt dat van de chauffeurspas een positieve invloed uit zal gaan op de kwaliteit van de dienstverlening en het imago van de taxi. De RVI zal gemakkelijker kunnen weten met welke chauffeur van doen te hebben en of deze aan alle eisen van deze regeling en andere regelgeving (bijv. de Rijttijdenwet) voldoet.

Wettelijke basis

Artikel 69, onder c, Wet personenvervoer (Wp) biedt de mogelijkheid bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (amvb) regels voor taxivervoer te geven over eisen te stellen aan een bestuurder van een auto. Op grond van deze wettelijke basis wordt thans een geneeskundige verklaring vereist (art. 157 Besluit personenvervoer, Bp). Voor taxivervoer wordt het ter verbetering van de kwaliteit en betrouwbaarheid van de chauffeur wenselijk geacht naast de geneeskundige verklaring en een geldig rijbewijs ook een verklaring omtrent het gedrag te vereisen.

De landelijke regels over de chauffeurspas gaan boven de provinciale en andere decentrale regels over een chauffeurspas- of vergunning (art. 62 jo. art. 63, eerste lid, en art. 63a, eerste lid Wp).

Eisen

De eisen van een geldig rijbewijs, een recente geneeskundige verklaring en een recente verklaring omtrent het gedrag, zijn genoemd in het Kabinetsstandpunt. De eerste twee eisen zijn op grond van de huidige regelgeving reeds vereist.

De enige nieuwe eis is de verklaring omtrent het gedrag. Verwacht wordt dat deze nieuwe eis voor de chauffeur leidt tot een kwalitatief betere dienstverlening en tot meer vertrouwen bij de klant. Deze verklaring wordt nu reeds in ca. de helft van de regio's vereist, waaronder Amsterdam e.o., Rotterdam en Den Haag. De verwachting is dat de invoering van de verklaring in de overige gebieden geen onoverkomelijke bezwaren met zich mee zal brengen. Door de verklaring nu in geheel Nederland te verplichten wordt een wenselijke uniformering bereikt.

Het OPV vraagt zich af of de eisen die aan de chauffeurspas verbonden zijn voldoende garanties bieden voor de beoogde kwaliteitsverbetering, aangezien nadere eisen ten aanzien van het opleidingsniveau ontbreken. Vastgehouden wordt aan het Kabinetsstandpunt dat het opleidingsniveau geen eis is voor het verkrijgen van een chauffeurspas. Overigens is dit in het busvervoer evenmin van overheidswege geregeld. Wel acht het kabinet het van belang om – in aansluiting op de eisen die in het besloten en openbaar vervoer ten aanzien van chauffeurs worden gesteld – aandacht te besteden aan de vakbekwaamheid van de taxichauffeur in overleg met sociale partners, die daarvoor wel verantwoordelijk blijven.

Uniformiteit

Om de gewenste landelijke uniformiteit te bereiken is besloten de chauffeurspas door de minister te laten verstrekken (uitvoering door de Rijksverkeersinspectie (RVI), sector marktordening). De bevoegdheid van de minister om de vergunningen voor vervoerders te verstrekken gaat weliswaar later over (namelijk door de wijziging van de Wet personenvervoer, die naar verwachting in 1999 in werking treedt), maar voor de tussentijd wordt het niet wenselijk geacht de regio's die geen pas kennen hiermee te belasten.

Er zijn thans vijf regio's die reeds een chauffeurspas kennen ingevolge

regels die zijn gesteld op basis van artikel 62 Wp. Deze regio's zullen de pas echter niet meer verstrekken, zodat voor het gehele land de landelijk uniforme chauffeurspas geldt. De verstrekking wordt uitgewerkt in de ministeriële regeling.

Geldigheidsduur

Gekozen is voor een beperkte geldigheidsduur van 3 jaar, waardoor een periodieke controle plaatsvindt van de vereisten voor de verstrekking van een pas. Een regelmatige toetsing geeft meer zekerheid dat het in het bezit hebben van een pas een waarborg is voor kwaliteit en betrouwbaarheid. Indien een chauffeur in de loop der jaren meerdere malen in aanraking zou komen met politie en justitie, komt dit in ieder geval aan het licht bij de aanvraag voor een nieuwe chauffeurspas na 3 jaar. Bewust is om genoemde redenen de geldigheidsduur van de chauffeurspas korter gesteld dan die voor de geneeskundige verklaring, zoals die thans in de wet is opgenomen.

De toetsing om de 3 jaar maakt de pas ook minder fraudegevoelig.

Fraude

Fraude met de pas dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan. Genoemd is al de periodieke controle elke 3 jaar. Voorts zal één pas per chauffeur worden verstrekt en zal een duplicaat slechts worden verstrekt bij aantoonbare diefstal en verlies. Dit laatste zal worden uitgewerkt in een ministeriële regeling. De regeling van de chauffeurspas is uitvoerig besproken met de RVI en daar getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid.

Strafbaarheid

Zowel de taxivervoerder (artikel 157a, eerste lid) als de chauffeur (tweede lid) is strafbaar op grond van artikel 92 van de Wp. Door zowel de taxichauffeur als de taxi-ondernemer te verplichten tot een chauffeurspas wordt een betere naleving van de regeling verwacht, aangezien zowel tegen de chauffeur als de onderneming sancties kunnen worden getroffen. Deze dubbele strafbaarheid wordt nader toegelicht bij de betreffende artikelonderdelen.

Overtredingen van de bepalingen omtrent de chauffeurspas zijn thans geen economisch delict. Het wordt evenwel wenselijk geacht deze overtredingen onder het regime van de Wet economische delicten (WED) te brengen, zodat de opsporingsambtenaren beschikken over de middelen uit deze wet zoals het kunnen innemen van de chauffeurspas indien bij controle blijkt dat deze pas ongeldig is. Hiervoor zal een voorziening worden getroffen in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer).

3. Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit-toets

De wijziging van de regels voor het taxivervoer is onderdeel van de operatie Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit (MDW). De voorliggende regelgeving is geselecteerd voor toetsing in het kader van het project Voorgenomen Regelgeving en is uit dien hoofde voor wat betreft de chauffeurspas uitgebreid getoetst op een drietal effecten: op bedrijfseffecten, op milieugevolgen en op effecten van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De uitgebreide toetsing is in een aparte rapportage vastgelegd, waarop het hierna volgende is gebaseerd.

De taxichauffeur dient in het bezit te zijn van een chauffeurspas, waarmee een landelijk vergunningensysteem wordt ingevoerd voor de ca.

60 000 huidige chauffeurs. Deels is sprake van een overheveling van bevoegdheden van decentrale overheden naar de centrale overheid. In vijf regio's (provincies, samenwerkingsgebieden) in Nederland wordt reeds een chauffeurspas verstrekt.

In beginsel dient de taxichauffeur zelf zorg te dragen voor het aanvragen en in bezit hebben van de chauffeurspas. In die zin kan niet worden gesproken van administratieve lasten voor taxi-bedrijven. Taxivervoerders dienen er wel voor zorg te dragen dat hun chauffeurs een pas bezitten. Worden de lasten van de chauffeur toegerekend aan de bedrijven – en mogelijk zullen bedrijven de kosten voor een chauffeurspas voor hun rekening nemen –, dan is het evident dat de taxi-bedrijven worden geconfronteerd met nieuwe administratieve en financiële lasten.

De administratieve lasten zijn niet zwaar: voor het verkrijgen van een chauffeurspas dient de chauffeur in het bezit te zijn van een rijbewijs, een geneeskundige verklaring en een verklaring omtrent het gedrag. De eerste twee eisen worden nu ook al gesteld. De verklaring omtrent het gedrag wordt nu reeds door 10 van de 27 vergunningverleners vereist, ongeveer de helft van het aantal taxichauffeurs.

Hetzelfde geldt voor de financiële lasten: zij zijn nieuw voor (een deel van) de bedrijven, maar niet hoog. De kosten voor een chauffeurspas die drie jaar geldig is zijn gemiddeld circa fl. 186,50: fl. 85,- voor leges, fl. 75,- voor een geneeskundige verklaring en fl. 26,50 voor een verklaring omtrent het gedrag. Een deel van die kosten moet thans ook worden gemaakt, namelijk de kosten voor een geneeskundige verklaring zijnde gemiddeld fl. 75,-. De kosten voor «nieuwe» aanvragers, d.w.z. voor degenen die thans niet in het bezit hoeven te zijn van een chauffeurspas (dit is ca. 75% van de markt), bedragen fl. 111,50 per 3 jaar ofwel fl. 37,20 per jaar. «Bestaande» aanvragers, d.w.z. degenen die al in het bezit moeten zijn van een decentraal verstrekte chauffeurspas, krijgen te maken met vergelijkbare kosten als thans.

Deze bestaande groep chauffeurspas-bezitters heeft in de overgangsfase te maken met eenmalige lasten. Zij zullen de decentrale vergunning moeten inruilen voor een vergunning, die verstrekt wordt door de Rijksverkeersinspectie (RVI). Indien de taxichauffeurs nog steeds voldoen aan de drie genoemde eisen, zal verstrekking van de chauffeurspas geen probleem zijn. In de overgangsfase gelden lichtere eisen voor de drie te overleggen documenten. Overwogen wordt de met de aanvraag voor omzetting van de chauffeurspas samenhangende, eenmalige legeskosten op een laag niveau te zetten.

De administratieve lasten voor de decentrale overheden, die thans een chauffeurspas verstrekken, nemen af tot nul. De administratieve lasten worden volledig overgenomen door de rijksoverheid. De chauffeurspassen worden verleend door de RVI. Er is sprake van een structurele toename van het aantal aanvragen van een chauffeurspas. In de beginperiode zal gesproken worden van een hausse van aanvragen en omzettingen door de huidige 60 000 taxichauffeurs. De uitvoering van deze taak is bij de voorbereiding van deze regelgeving intensief afgestemd met de RVI. Dependende factoren bij de toename van de administratieve lasten voor de overheid zijn de lichte toets voor het verkrijgen van een chauffeurspas en de verwachte efficiency-winst bij de controle en handhaving.

Een nieuw vergunningensysteem betekent ook een nieuwe inzet van controle en handhaving. Over de uitvoering van de regeling voor de chauffeurspas, inclusief de controle- en handavingsaspecten daarbij, is in de voorbereiding veelvuldig overleg gevoerd met de RVI.

Met de toename van werkzaamheden is derhalve al rekening gehouden in het kader van de algehele intensivering van controle en handhaving bij het taxivervoer. Het aantal RVI-inspecteurs neemt toe van 10 naar 24. De

controle of een chauffeurspas in de taxi aanwezig is en of nog steeds aan de verstrekkingseisen wordt voldaan is relatief eenvoudig. De invoering van de chauffeurspas verlicht de controle en handhaving van andere wetten, zoals de Rijtijdenwet en de sociale verzekeringswetten.

De toename van de administratieve lasten en handavingsinzet van de overheid weegt op tegen voordelen van de invoering van de chauffeurspas: de kwaliteit van het taxivervoer en de controle daarop wordt verhoogd.

Gelet op het voorgaande wordt verwacht dat het beroep op de rechterlijke macht zal toenemen. Er is een aanzienlijke groep aanvragers voor de chauffeurspas, hetgeen zal leiden tot administratieve bezwaar- en beroepsprocedures. Mitigerende factoren zijn evenwel dat de toets of een chauffeurspas moet worden verstrekt niet complex en discretionair is, zodat daaruit naar verwachting niet veel procedures zullen voortvloeien. De procedures die er wel uit voortkomen zullen niet omvangrijk en inhoudelijk ingewikkeld zijn. Bovendien zal enige tijd na de invoering een zekere gewenning aan het systeem van de chauffeurspas optreden, wat de kans op procedures verkleint.

Concluderend zal een structurele, zij het niet omvangrijke en niet complexe, toename plaatsvinden van juridische procedures omtrent de chauffeurspas.

4. Notificatieverplichting

Dit besluit is getoetst aan de mogelijk relevante, voor Nederland geldende notificatieverplichtingen. Daaruit blijkt dat de hierin opgenomen bepalingen niet tevoren behoeven te worden genotificeerd bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen of een ander orgaan van een volkenrechtelijke organisatie.

5. Artikelsgewijs

Artikel IA; Wijziging vergunning

Onvoldoende duidelijkheid bestaat thans over de consequenties voor de vergunning, bijvoorbeeld bij toe- of uittreden van een vennoot bij de vennootschap onder firma (vof). In de regelgeving is daarover niets geregeld. Intrekking van de bestaande vergunning en aanvragen van een nieuwe vergunning lijkt in dergelijke situaties een te zwaar middel. Uit de jurisprudentie en de praktijk komt naar voren dat dan ook kan worden volstaan met een wijziging van de tenaamstelling.

Het is wenselijk deze praktijk voor de duidelijkheid in regelgeving vast te leggen en voor de vergunninghouder daartoe een verplichting op te leggen. Elke wijziging in de onderneming, die leidt tot een wijziging van de tenaamstelling van de vergunning, schept voor de vergunninghouder de verplichting een wijziging van de vergunning aan te vragen. Wisseling van vennoten bij de vof is daar een onderdeel van. De vergunningverlener kan dan bij een wisseling van vennoten steeds toetsen of in het bedrijf nog aan de in de wet gestelde voorwaarden wordt voldaan. Bij niet-naleving van het voorschrift om een wijziging van de vergunning aan te vragen kan de vergunning worden ingetrokken op grond van artikel 91, onder a, Wet personenvervoer.

Artikel IB; Informatieplicht rechtspersoon

Artikel 27 Bp wordt aangevuld met een plicht voor de vervoerder die rechtspersoon is om aan de vergunningverlener door te geven wanneer de vakbekwame bestuurder of de aan de vervoersactiviteiten leiding

gevende persoon niet meer aan de rechtspersoon zijn verbonden, onder vermelding van de nieuwe vakbekwame bestuurder of leidinggevende. De naam van de rechtspersoon wijzigt dan niet, zodat de vervoerder niet op grond van het nieuwe derde lid van artikel 14 actie hoeft te ondernemen naar de vergunningverlener. Door het nieuwe zesde lid van artikel 27 kan effectief worden gecontroleerd of de vervoersonderneming nog aan de gestelde eisen voldoet, omdat door een actieve informatieverplichting van de vervoerder onrechtmatige situaties eerder aan het licht kunnen komen. Tot nu toe blijken onrechtmatige situaties eerst uit periodieke controles. In de situatie van natuurlijke personen, die gezamenlijk een vervoersonderneming vormen, zoals een vennootschap onder firma, is deze voorziening in artikel 27 niet nodig, omdat dan sprake is van een wijziging van de naam van de vervoerder, zodat de informatieverstrekking reeds volgt uit de verplichting van het nieuwe derde lid van artikel 14.

De sanctie op overtreding van deze informatieverplichting is intrekking van de vergunning op basis van artikel 91, onderdeel a, van de Wet personenvervoer.

Artikel IC; Vervallen praktische vakbekwaamheid

Ter verbetering van de kwaliteitseisen is in het Kabinetsstandpunt (blz. 39/40) voorgesteld om de zogenaamde «historische vakbekwaamheid» te laten vervallen. Deze mogelijkheid om de bekwaamheid te verkrijgen kan voor taxivervoer vervallen, omdat taxivervoer niet is gebonden aan de Europese Richtlijn nr. 96/26/EG, die bepaalt dat deze mogelijkheid moet bestaan voor busvervoer.

Onder historische vakbekwaamheid wordt verstaan de vakbekwaamheid die wordt verkregen, indien kan worden aangetoond dat zes jaar leiding is gegeven aan een vervoersonderneming met vergunning, zie art. 28, tweede lid, Bp. Alle taxiondernemers dienen in het vervolg via een examen het certificaat voor vakbekwaamheid te verkrijgen. Voor de bestaande ondernemers is de volgende overgangsregeling getroffen. Dit besluit eerbiedigt nog enige jaren lang de opbouw van praktische vakbekwaamheid, zodat ondernemers die bij inwerkingtreding van dit artikel enige jaren leiding hebben gegeven nog als laatsten in staat zullen zijn een vergunning op basis van «historische vakbekwaamheid» te verkrijgen. Dit is geregeld in artikel III, dat artikel I, onderdeel C, in werking laat treden per 1 januari 2001. De overige ondernemers weten nu ruim van te voren dat zij geen praktische vakbekwaamheid meer kunnen opbouwen en zijn enige jaren lang in de gelegenheid om via examens het gewenste getuigschrift te verkrijgen.

Artikel ID

Artikel 157 betreft voorschriften voor de geneeskundige verklaring voor bestuurders van bus of auto. Een der vereisten is dat een geneeskundige verklaring niet ouder mag zijn dan 5 jaar. De chauffeurspas voor de taxi is 3 jaar geldig. Het is wenselijk de duur van de geneeskundige verklaring voor de taxibestuurder ook op circa 3 jaar te zetten: ingevolge artikel 157a, derde lid, onderdeel b, is de geneeskundige verklaring voor de taxibestuurder maximaal drie jaar en twee maanden geldig. Daarom geldt de algemene regeling voor de geneeskundige verklaring niet meer volledig voor de taxi, maar is hiervoor een bepaling getroffen in artikel 157a, derde lid, onder b, waarbij omwille van de uniformiteit wordt verwezen naar artikel 157.

Voorts is in artikel 157 een verbetering aangebracht ten aanzien van het vervolg op het geneeskundig onderzoek, waaraan een chauffeur zich dient te onderwerpen bij het vermoeden dat hij medisch niet meer geschikt is om een bus te besturen. Naar aanleiding van het geneeskundig onderzoek kan de geneeskundige verklaring niet worden ingetrokken door de

vergunningverlenende instantie, zoals het huidige artikel 157 bepaalt. De oude geneeskundige verklaring kan immers niet worden ingetrokken, maar er komt een nieuwe verklaring van een arts. Artikel 157 bepaalt na wijziging dat de chauffeur die nieuwe verklaring aan de minister dient over te leggen.

Voor de taxichauffeur geldt ingevolge artikel 157b, eerste lid, dezelfde regeling. De nieuwe geneeskundige verklaring kan aanleiding geven de chauffeurspas in te trekken op grond van artikel 157b, tweede lid, onder a.

Artikel 1E; Chauffeurspas, art. 157a-c Bp

Artikel 157a

Lid 1 en 2

Het uitgangspunt is dat de taxivervoerder er op kan worden aangesproken, dat alleen gebruik wordt gemaakt van chauffeurs met een geldige, goed leesbare, pas. Het voorgeschreven model van de chauffeurspas wordt bij ministeriële regeling vastgesteld. Om deze plicht van de vervoerder in de praktijk te effectueren is het noodzakelijk ook de chauffeur zelf te verplichten tot het hebben van een pas. Daarom richt het tweede lid zich tot de chauffeur, die zelf verantwoordelijk is voor het aanvragen en in bezit hebben van een chauffeurspas. Door zowel de taxichauffeur als de taxi-ondernemer te verplichten tot een chauffeurspas wordt een betere naleving van de regeling verwacht, omdat zowel tegen de chauffeur als de onderneming sancties kunnen worden getroffen. De chauffeur dient daarnaast de pas zichtbaar voor de reiziger bij zich te hebben. De chauffeur is verplicht de pas zichtbaar voor de passagier in de taxi te hebben, uit een oogpunt van klantvriendelijkheid en service. Voorts wordt het voor de reiziger eenvoudiger een eventuele klachtprocedure te entameren. De kenbaarheid voor de klant kan bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door bevestiging op het dashboard.

Lid 3

Het derde lid bevat de eisen waaraan een taxichauffeur moet voldoen: de chauffeur dient een geldig rijbewijs te hebben, een recente geneeskundige verklaring en een recente verklaring omtrent het gedrag. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting.

Het rijbewijs is een autonoom vereiste voor de bestuurder van een auto. Daarom is hier geen bepaling over de geldigheidsduur van het rijbewijs opgenomen. Ten tijde van de aanvraag dient het rijbewijs geldig te zijn en strekt zo mede ter identificatie van de aanvrager. Wel kan de vergunningverstrekker onverplicht de aanvrager wijzen op tijdige verlenging van zijn rijbewijs, m.n. indien het rijbewijs eerder afloopt dan de chauffeurspas.

Lid 4

Voor de buitenlandse chauffeur binnen de EG of de EER, die geen verklaring omtrent het gedrag van een Nederlandse burgemeester kan verkrijgen, is een vergelijkbare regeling getroffen als voor de buitenlandse vervoerder binnen de EG of de EER die een vergunning aanvraagt. Hij kan volstaan met een vergelijkbare verklaring van een daartoe bevoegd gezag van zijn land.

Lid 6

Voor de chauffeurspas zullen leges worden geheven ter bestrijding van de kosten. Deze leges zullen voorafgaand aan elke aanvraag, of deze nu

leidt tot weigering of verstrekking dan wel wordt ingetrokken, zijn verschuldigd. De hoogte van de leges wordt vastgesteld in de Regeling vaststelling vergoedingen vergunningen, die ook de vergunningen voor vervoerders betreft, of in de in artikel 157c bedoelde ministeriële regeling.

Artikel 157b

Ter handhaving van de kwaliteit kan het orgaan dat de pas verstrekt de chauffeur om een nieuwe geneeskundige verklaring of een verklaring omtrent het gedrag vragen, bij een vermoeden dat niet meer aan de vereisten hiervoor wordt voldaan. Voor de geneeskundige verklaring was dit al op vergelijkbare wijze geregeld in artikel 157. Zo nodig leidt dit tot intrekking van de chauffeurspas. In een ministeriële regeling kan worden uitgewerkt in welke gevallen een vermoeden bestaat, dat niet meer aan de vereisten voor een pas wordt voldaan, en hoe de verdere procedure van het overleggen van nieuwe verklaringen dient plaats te vinden.

Het tweede lid bevat de intrekkinggronden voor de chauffeurspas.

Artikel II; Overgangsrecht

Lid 1

De verplichtingen voor de taxichauffeur en de taxionderneming gelden niet met onmiddellijke ingang, teneinde de branche de gelegenheid te geven aanvragen in te dienen. De RVI, sector marktordening, wordt ruimte gegeven om de eerste hausse van aanvragen te verwerken. Bij tijdig ingediende aanvragen (binnen 13 weken) gelden de verplichtingen en verboden niet, zolang op deze aanvragen niet is beslist. Teneinde de controle op de mededeling van een chauffeur, dat hij een aanvraag tijdig heeft ingediend, mogelijk te maken, is bepaald dat de chauffeur een ontvangstbevestiging van zijn aanvraag moet kunnen overleggen. De RVI, sector marktordening, kan binnen een week voor elke aanvraag een ontvangstbevestiging sturen. Vanaf 14 weken na de inwerkingtreding van de regeling van de chauffeurspas, dienen derhalve alle chauffeurs die de eerste 13 weken een aanvraag hebben ingediend, in het bezit te zijn van een ontvangstbevestiging.

Lid 2

Voor chauffeurs die de vereiste documenten reeds in hun bezit hebben op basis van een provinciale of andere decentrale verordening is een overgangsregeling getroffen. Zij hoeven bij hun aanvraag, mits gedaan binnen 13 weken, geen ten hoogste twee maanden oude verklaringen te overleggen, maar kunnen volstaan met overlegging van verklaringen van minder recente datum.

Artikel III; inwerkingtreding

In verband met de voorhangprocedure van artikel 78 van de Wet personenvervoer wordt het tijdstip van de inwerkingtreding per koninklijk besluit bepaald. Dit tijdstip zal niet eerder zijn dan twee maanden na de datum van publicatie van dit besluit in het Staatsblad.

De inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, is wel al bepaald op een tijdstip dat ligt ruim na publicatie van dit besluit in het Staatsblad, zoals toegelicht bij dat artikelonderdeel.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink