

Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten

Regeling houdende tijdelijke regels met betrekking tot de verstrekking van tachograafkaarten (Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten)

9 december 2004/Nr. HDJZ/
S&W/2004-1972

Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
Gelet op artikel 12:38, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet en artikel 2.4:5, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer;

Besluiten:

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- tachograafkaart: kaart met geheugen als bedoeld in onderdeel kk, van hoofdstuk I, van bijlage IB, van de verordening (EEG) nr. 3821/85, zijnde een bestuurderskaart, een bedrijfskaart of een werkplaatskaart;
- bestuurderskaart: kaart als bedoeld in bijlage 1B, hoofdstuk I, onder t, van verordening (EEG) nr. 3821/85;
- werkplaatskaart: kaart als bedoeld in bijlage 1B, hoofdstuk I, onder qq, van verordening (EEG) nr. 3821/85;
- bedrijfskaart: kaart als bedoeld in bijlage 1B, hoofdstuk I, onder l, van verordening (EEG) nr. 3821/85;
- minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;
- voertuigen: voertuigen die op grond van artikel 1, onder a en b, van verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 september 1998 (PbEG L 274) tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3281/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van richtlijn nr. 99/599/EEG betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van verordening (EEG) nr. 3820/85 en verordening (EEG) nr. 3821/85, moeten zijn uitgerust met een in dit artikel genoemd controleapparaat.

§ 2. Aanvraag en verlening

Artikel 2

De minister besluit met betrekking tot het verlenen, weigeren, schorsen en intrekken van een tachograafkaart.

Artikel 3

- Een bestuurderskaart wordt op aanvraag verleend indien de aanvrager:
 - zijn gewone verblijfplaats in de zin van artikel 14, derde lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85 in Nederland heeft;
 - in het bezit is van een geldig rijbewijs als bedoeld in artikel 107 van de Wegenverkeerswet 1994 voor het besturen van een voertuig in de zin van artikel 2.3:1, aanhef en onder a en b, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer;
 - nog geen houder is van een bestuurderskaart, tenzij het een aanvraag betreft overeenkomstig artikel 6, tweede en derde lid.
- Een bedrijfskaart wordt op aanvraag verleend indien de aanvrager is ingeschreven in het handelsregister, bedoeld in artikel 2 van de Handelsregisterwet 1996, tot een maximum van 62 exemplaren per aanvrager.
- Een werkplaatskaart wordt op aanvraag verleend indien de aanvrager:
 - met goed gevolg een cursus heeft doorlopen als bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de Regeling controleapparaten, waarin het installeren, functioneren en repareren van digitale controleapparaten is betrokken;
 - onder gezag of in de hoedanigheid van een erkenninghouder als bedoeld in artikel 1, onderdeel i, van de Regeling controleapparaten, werkzaamheden verricht.
 - nog geen houder is van een geldige werkplaatskaart, tenzij het een aanvraag betreft:
 - overeenkomstig artikel 6, tweede en derde lid;
 - van een werkplaatskaart ten behoeve van werkzaamheden onder gezag van een andere erkenninghouder dan degene onder wiens gezag de aanvrager reeds een kaart bezit;
 - van een werkplaatskaart ten behoeve van werkzaamheden in de hoedanigheid van erkenninghouder en aanvrager in die hoedanigheid niet reeds houder is van een op zijn naam gestelde werkplaatskaart.
- Bij de aanvraag van een bestuurderskaart of werkplaatskaart overlegt de aanvrager in ieder geval een niet beschadigde, recente, goed gelijkende pasfoto van de aanvrager van ongeveer 4 cm hoog en 3 cm breed, waarbij het gezicht van voren, tegen een lichte, egale achtergrond is gefotografeerd.

Artikel 4

- In afwijking van artikel 3, eerste lid, onder a, kan een bestuurderskaart worden verleend aan de aanvrager die zijn gewone verblijfplaats niet binnen de grenzen van de Europese Unie heeft en die onder gezag van een Nederlandse vervoerder werkzaamheden als bestuurder verricht of gaat verrichten op een voertuig, zijnde een vrachtauto, indien hij in het bezit is van een bestuurdersattest als bedoeld in de Regeling bestuurdersattest.
- In afwijking van artikel 3, eerste lid, onder a, kan een bestuurderskaart worden verleend aan de aanvrager die zijn gewone verblijfplaats niet binnen de grenzen van de Europese Unie heeft en die onder gezag van een Nederlandse vervoerder werkzaamheden als bestuurder verricht of gaat verrichten op een voertuig, zijnde een bus, indien hij in het bezit is van een tewerkstellingsvergunning als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet arbeid vreemdelingen.
- In afwijking van artikel 3, eerste lid, onder a, kan een bestuurderskaart worden verleend aan de aanvrager die zijn gewone verblijfplaats niet binnen de grenzen van de Europese Unie heeft en die onder gezag werkzaamheden als bestuurder uitvoert of gaat uitvoeren op een voertuig, voor een bedrijf dat vervoer verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit die niet bestaat uit het vervoer van goederen of personen, indien hij in het bezit is van een tewerkstellingsvergunning als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet arbeid vreemdelingen.

Artikel 5

- De minister beslist op aanvraag van een tachograafkaart binnen 6 weken nadat de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is overgemaakt naar het in het aanvraagformulier vermelde rekeningnummer.
- Voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een tachograafkaart wordt een vergoeding in rekening gebracht welke € 69,- per tachograafkaart bedraagt.

Artikel 6

- In geval een bestuurderskaart of werkplaatskaart zoek raakt door verlies of diefstal, of beschadigd of slecht verkend is, vraagt de aanvrager binnen zeven kalenderdagen een vervangende kaart aan.
- In afwijking van artikel 5, eerste lid, beslist de minister op de in het eerste lid bedoelde aanvraag van een bestuurders-

kaart of werkplaatskaart binnen vijf werkdagen nadat de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is overgemaakt, indien betreffende kaart gestolen of verloren is geraakt, slecht werkend of beschadigd is.

3. In afwijking van artikel 5, eerste lid, beslist de minister op aanvraag van een bestuurderskaart of werkplaatskaart die in de plaats komt van een kaart met een resterende geldigheidsduur van ten minste 2 weken, binnen de termijn van de resterende geldigheidsduur gerekend vanaf het moment dat de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is overgemaakt voorzover die termijn nog ten minste één week is.

§ 3. Vervanging tachograafkaart

Artikel 7

1. Een binnen de geldigheidsduur verloren, gestolen, beschadigde of defecte tachograafkaart wordt in geval van een nieuwe aanvraag vervangen door een vervangende kaart voor de resterende termijn van geldigheid.

2. De aanvrager meldt verlies of diefstal van zijn tachograafkaart aan de minister. De aanvrager levert zijn ingetrokken, defecte of beschadigde bestuurderskaart of werkplaatskaart in op de plaats van afgifte.

3. De in het tweede lid bedoelde meldplicht is van overeenkomstig toepassing indien de bestuurderskaart of werkplaatskaart na verlies of diefstal weer in bezit van de aanvrager is gekomen.

§ 4. Intrekking en geldigheid

Artikel 8

1. Een tachograafkaart kan worden ingetrokken in de gevallen genoemd in artikel 14, vierde lid, onder c, van verordening (EEG) nr. 3821/85 en op verzoek van de aanvrager.

2. Een bedrijfskaart of werkplaatskaart kan daarnaast worden ingetrokken:

- bij zodanig misbruik van de kaart dat een deugdelijke registratie van rij- en rusttijden in gevaar komt;
- indien de aanvrager niet meer kan voldoen aan de voorwaarden genoemd in artikel 3, tweede of derde lid.

Artikel 9

1. De geldigheidstermijn van een bestuurderskaart en een bedrijfskaart is 5 jaar. De geldigheidstermijn van een werkplaatskaart is één jaar.

2. Een tachograafkaart verliest zijn geldigheid door intrekking of schorsing.

3. De geldigheid van een bestuurderskaart of werkplaatskaart vervalt van rechtswege indien:

- de geldigheidstermijn is verlopen;
- de kaart als verloren of gestolen is gemeld aan de minister;
- de kaart vanwege beschadiging of slechte werking bij de minister is ingeleverd; of

d. drie maanden na de datum van dagtekening van het bericht waarin de aanvrager wordt geïnformeerd dat zijn kaart gereed ligt en deze tussentijds niet is afgehaald.

4. De onderdelen a, b en d van het derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op de bedrijfskaart.

§ 5. Afgifte van de kaart

Artikel 10

1. De wijze van afgifte van een tachograafkaart wordt schriftelijk aan de aanvrager gemeld.

2. Afgifte van een bestuurderskaart geschiedt op vertoon door de aanvrager van een op zijn naam gesteld, geldig rijbewijs als bedoeld in artikel 107 van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede de aan hem gezonden en door hem ondertekende schriftelijke melding, bedoeld in het eerste lid.

3. Afgifte van een werkplaatskaart geschiedt op vertoon door de aanvrager van een in het tweede lid bedoeld rijbewijs of een op zijn naam gesteld, geldig identiteitsbewijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht, alsmede de aan hem gezonden en door hem ondertekende schriftelijke melding, bedoeld in het eerste lid.

4. Een bestuurderskaart of werkplaatskaart die is aangevraagd in verband met beschadiging of slechte werking van de gehouden kaart wordt niet eerder afgegeven dan na inlevering van de te vervangen kaart op de plaats van afgifte.

5. Bij afgifte van een bestuurderskaart aan een persoon als bedoeld in artikel 4, eerste, tweede of derde lid, toont aanvrager naast de in het tweede lid genoemde documenten ook zijn paspoort.

Artikel 11

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 12

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten.

De regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, A.J. de Geus.

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

Deze regeling heeft tot doel het geven van regels voor de aanvraag en verstrekking van tachograafkaarten. Deze kaar-

ten worden toegepast in digitale controleapparaten (tachografen) onder meer ter registratie van de rij- en rusttijden van chauffeurs in het wegvervoer.

Naar aanleiding van een wijziging van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 370) (hierna: verordening (EEG) nr. 3821/85) zullen er vanaf 5 augustus 2004 in bepaalde categorieën vrachtwagens en bussen digitale controleapparaten gebruikt moeten worden. Dit blijkt uit een wijziging van verordening (EEG) nr. 3821/85, namelijk verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van de Europese Unie van 24 september 1998 (PbEG L 274) (hierna: verordening (EG) nr. 2135/98). De digitale werking van dit apparaat waarborgt een optimale registratie van de rij- en rusttijden van chauffeurs en is minder fraudegevoelig dan zijn analoge variant. Zoals in het analoge controleapparaat kartonnen registratiebladen gebruikt moeten worden, zo moeten in digitale controleapparaten zogenaamde smartcards of tachograafkaarten gebruikt worden. Verordening (EG) nr. 2135/98 schrijft voor elke belanghebbende een eigen smartcard gebruikt: de chauffeur een bestuurderskaart, de eigenaar van een transportonderneming een bedrijfskaart, een erkende installateur of reparateur van een controleapparaat een werkplaatskaart, en tenslotte een toezichthouder een controlekaart. De lidstaten moet op grond van artikel 2, tweede lid, van verordening (EG) nr. 2135/98 vanaf 5 mei 2004 tachograafkaarten kunnen uitgeven.

De Europese Commissie heeft in april 2003 een moratorium afgekondigd om de hierboven genoemde invoeringstermijn met één jaar te verlengen, omdat er niet tijdig digitale apparaten op de markt beschikbaar komen. Daarnaast heeft de Raad van Europese Transportministers in juni 2004 een voorstel geïnitieerd om het uitstel van één jaar in de verordening (EEG) nr. 3821/85 vast te leggen.

2. Wet- en regelgeving

Deze regeling is gebaseerd op artikel 2.4:5, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Deze regeling is tijdelijk. De regeling wordt opnieuw vastgesteld indien het Besluit tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met invoering van het digitale controleapparaat in werking treedt. Over laatstgenoemd Besluit is in oktober 2004 een advies van de Raad van State uitgebracht. Het Besluit is weer gebaseerd op een wijziging van de Arbeidstijdenwet en Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat (Stb. 2004, 347) dat op hetzelfde tijdstip in werking zal tre-

den als het Besluit. De planning gaat uit van inwerkingtreding in het eerste kwartaal van 2005.

De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer worden gewijzigd in verband met onder meer de introductie van nieuwe en persoonsgebonden registratiemiddelen inzake rij- en rusttijden en de handhaving van een correct gebruik van deze registratiemiddelen. De wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 en van het Reglement rijbewijzen houden verband met het opvragen en benutten van rijbewijsgegevens ten behoeve van een juiste verstrekking van bestuurderskaarten aan chauffeurs in het wegvervoer.

Deze tijdelijke regeling maakt het mogelijk om voor een korte periode, namelijk tot inwerkingtreding van de wijziging van de voornoemde algemene maatregelen van bestuur en wetten, de afgifte van tachograafkaarten mogelijk te maken. De tachograafkaarten kunnen echter nog niet worden gebruikt voor de registratie van rij- en rusttijden omdat de daarvoor benodigde digitale tachografen naar verwachting pas in de loop van 2005 op de markt zullen komen. Daarvoor moeten de apparaten eerst volledig zijn getest op deugdelijke werking en productieklaar zijn.

De reden om voor die tijd tachograafkaarten uit te geven is dat enkele aanvragen van bestuurderskaarten zijn binnengekomen en dat Nederland in staat is kaarten te produceren en uit te geven. Het in behandeling nemen en verstrekken van tachograafkaarten biedt de departementale organisatie bovendien de gelegenheid om vertrouwd te raken met de uitgifte van de nieuwe registratiemiddelen voor rij- en rusttijden in het wegvervoer. Ook kunnen installateurs de werkplaatskaarten op korte termijn als instructiemiddel gebruiken bij het toepassen op door de industrie geleverde modellen. Tenslotte beperkt een snelle start van uitgifte van tachograafkaarten de financiële verplichtingen naar de Nederlandse producent van tachograafkaarten, waarmee de minister een contract heeft gesloten.

Op basis van het in paragraaf 1 genoemde voorstel tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3821/85 moeten lidstaten op uiterlijk 5 mei 2005 gereed zijn voor de uitgifte van kaarten.

3. Raadpleging overleg- en adviesorganen

Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV)
Op 1 september 2004 is deze regeling, inclusief een conceptdeel over de gebruiksplichten van tachograafkaarten, besproken in het Overlegorgaan Goederenvervoer waarin de belangrijkste vertegenwoordigers van de doelgroepen van deze regeling zijn vertegenwoordigd. Naast de wet- en regelgeving zijn ook de berekeningen van de administra-

tieve lasten van de digitale tachograaf (SIRA Consulting B.V. in het rapport *Effectmeting AL Arbeidstijdenregistratie wegvervoer* van 5 mei 2004) aan het OGV voorgelegd.

Op 20 september 2004 heeft het Overlegorgaan Goederenvervoer een rapport met bevindingen (OVW-2004/787) uitgebracht over deze regeling. Het betreft een advies over de verstrekking en de gebruiksplichten van tachograafkaarten. De gebruiksplichten van de kaart zijn wel in het advies meegenomen, maar nog niet in deze tijdelijke regeling opgenomen.

Het overlegorgaan verwelkomt de gevraagde regeling voor niet-EU-chauffeurs en verzoekt de bestuurderskaart voor niet-EU-chauffeurs ook voor het eigen vervoer mogelijk te maken. Dit is aangepast in artikel 4 van de regeling.

Het overlegorgaan vreest dat chauffeurs in bestelwagens met een laadvermogen tot 3500 kg via (het hier nog niet opgenomen) artikel 12 ook verplicht zijn een bestuurderskaart aan te vragen, terwijl er geen tachograafplicht op deze wagens rust. Deze opmerking is juist. De verwijzing in artikel 12 naar het Arbeidstijdenbesluit vervoer zal in de toekomstige regeling daarom worden aangepast met een verwijzing naar een artikel in verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 of 3821/85 betreffende tachograafplichtige voertuigen.

Ten derde adviseert het overlegorgaan de prijs van een tachograafkaart ter vervanging van gestolen of verloren kaart te relateren aan de resterende geldigheidsduur. De minister kan hier niet in meegaan omdat de prijs is gerelateerd aan de kosten van behandeling van de aanvraag en productie van de kaart.

De door het overlegorgaan geuite zorg omtrent de werking van de tachograafkaart is begrijpelijk bij een grootschalige introductie en afhankelijkheid van nieuwe registratiesystemen. De functionele eisen van het apparaat liggen op Europees niveau vast en zijn op een model uitgebreid getest op hanteerbaarheid en fouten. De kwaliteit hangt voornamelijk af van de producent die apparaten en gebruiksaanwijzingen op de markt brengt en de werking in de praktijk.

De minister deelt het aandachtspunt van het overlegorgaan voor geharmoniseerde afgifte van en controle op tachograafkaarten. De afgelopen jaren zijn tussen lidstaten afspraken gemaakt en aanbevelingen uitgegeven over de harmonisatie op dit punt.

Tenslotte vraagt het overlegorgaan een eventuele verhoging van administratieve lasten te compenseren. Bijna alle administratieve lasten van de digitale tachograaf en tachograafkaarten vloeien voort uit Europese regelgeving en rusten dus op alle ondernemingen binnen de EG. Directe compensatie van deze lasten

voor ondernemingen is niet toegestaan in verband met de Europese regels inzake staatssteun. Wel spant het ministerie zich doorlopend in om de lasten bij uitvoering van de betreffende verordening en elders in de sector zoveel mogelijk te beperken en te compenseren.

Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal)

Op 25 augustus is deze regeling, in het bijzonder paragraaf 4 (zie hierna), ter toetsing voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Over de administratieve lasten heeft dit college op 23 september 2004 advies (RL/PL/2004/215) uitgebracht. Het betreft een lastentoets op de verstrekking en de gebruiksplichten van tachograafkaarten. De gebruiksplichten van de kaart zijn wel al getoetst, maar nog niet in deze tijdelijke regeling opgenomen.

In dit advies komt het college tot de conclusie dat een uitvoerige berekening van de administratieve lasten is gemaakt en dat de begrote vermindering van lasten een bijdrage levert aan de kabinetsdoelstelling op de administratieve lastendruk met 25% te verminderen. Ook is naar oordeel van het college voldoende aandacht besteed aan de alternatieven bij de uitwerking van bepaalde verplichtingen voor het bedrijfsleven en bestuurders.

Het college merkt tot slot op dat in sommige bepalingen is afgeweken van strikte implementatie van de verordening en in die gevallen niet is gekozen voor het minst belastende alternatief. De minister wordt verzocht in de toelichting de reden hiervoor aan te geven.

Het college doet waarschijnlijk op de (nog in de volledige regeling op te nemen) plicht van een bestuurder om zowel vóór als na de werkzaamheden een afdruk van de gegevens uit de tachograaf te maken (toenmalig artikel 12, tweede en derde lid) en op de verplichte handmatige invoer van gegevens (toenmalig artikel 12, derde lid).

Dit artikel loopt vooruit op de aanstaande wijziging van verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 en 3821/85, waarin deze plichten aanvullend worden geregeld. Het betreft omissies die zijn wettens-technisch gedicht om de registratie van rij- en rusttijden en de controle daarop sluitend te maken. Dit argument zal in de toelichting (zie paragraaf 4) worden bijgeschreven zodra de gebruiksplichten in deze regeling worden opgenomen.

4. Administratieve lasten

De ambitie om de administratieve lasten fors te reduceren is vastgelegd in het Hoofdpijnenakkoord voor het Kabinet CDA, VVD, D66 van 16 mei 2003: 'Een verlaging van administratieve lasten voor bedrijfsleven en burgers in de komende kabinetsperiode met een kwart ten opzichte van 31 december 2002, zal

per ministerie taakstellend worden toebedeeld. Het aldus vastgestelde lastenplafond zal worden gehandhaafd.'

De invoering van de digitale tachograaf gaat gepaard aan veel gedetailleerde regelgeving op Europees niveau. Dat geldt zowel voor de regels met betrekking tot het verstrekken en gebruiken van tachograafkaarten als de techniek van het digitale systeem (zie paragraaf 2, Wet- en regelgeving). Berekeningen door SIRA Consulting B.V. in het rapport *Effectmeting AL Arbeidstijdenregistratie wegvervoer* van 5 mei 2004 tonen aan dat 94 % van de totale administratieve lasten direct herleidbaar is tot Europese regelgeving. Dit geeft de beperkte mogelijkheden aan om in Nederlandse regelgeving de administratieve lasten te verminderen. Nieuwe inzichten in de berekening van de administratieve lasten zijn gepresenteerd in de Nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer bij de wijziging van de Arbeidstijdenwet en WVV 1994. Deze paragraaf geeft een overzicht van de meest actuele administratieve lasten die gepaard gaan met de invoering van de digitale tachograaf.

In de verschillende berekeningen is steeds onderscheid gemaakt tussen administratieve lasten en bedrijfseffecten. Voor de definitie van administratieve lasten is gebruik gemaakt van de definitie die ook door het Adviescollege

toetsing administratieve lasten (Actal) en het Interdepartementaal projectbureau administratieve lasten (IPAL) wordt gehanteerd: 'Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan de informatieverplichtingen voortvloeiend uit de wet- en regelgeving van de overheid.' De invoering van de digitale tachograaf brengt voor het bedrijfsleven meer kosten met zich mee dan alleen de administratieve lasten. De zogenaamde bedrijfseffecten voor het bedrijfsleven zijn eveneens zoveel mogelijk inzichtelijk gemaakt.

De berekeningen naar de administratieve lasten die in opdracht van het IPAL door Sira Consulting B.V. zijn gemaakt, laten het volgende beeld zien. De lasten die gemoeid zijn met verplichtingen die voortvloeien uit het analoge systeem bedragen € 69.757.400,-. In het digitale tijdperk, dus bij volledige invoering van het systeem, zijn de lasten € 57.466.600,-. De invoering van de digitale tachograaf leidt op termijn tot een lastenvermindering van bedrijven en burgers met ca. 18% (€ 12.291.300,- per jaar).

Vervoerondernemingen

De administratieve lasten van invoering van de digitale tachograafkaarten en het digitale controleapparaat (tachograaf) voor vervoerders en chauffeurs hebben betrekking op:

1. de aanvraag van een tachograafkaart,
 2. het ophalen van een tachograafkaart,
 3. de gederfde werktijd die gepaard gaat met het verkrijgen van een tachograafkaart,
 4. het melden en inleveren van defecte tachograafkaarten,
 5. het downloaden van digitale gegevens van de bestuurderskaart en tachograaf naar het bedrijf,
 6. het registreren van rij- en rusttijden, en
 7. de aanschafkosten van digitale registratiemiddelen en benodigdheden.
- Samen bedragen ze ruim € 42.000.000,- (nrs. 1 en 2 'digitaal', schema hieronder).

Werkplaatsen

- De lasten van invoering van het digitale registratiesysteem voor werkplaatsen zijn de hiervoor onder 1-4 genoemde kosten, alsmede
5. het installeren en repareren van controleapparaten,
 6. het bewaren van gegevens uit defecte controleapparaten, en
 7. de aanschaf van technische middelen voor digitale reparatie en installatie.
- Samen bedragen ze ruim € 15.000.000,- (nr. 3 'digitaal', schema hieronder).

Geaggregeerd zijn de lasten voor beide branches als volgt:

Administratieve lasten huidige regelgeving (analoog)		€
1 + 2 = vervoerders; 3 = werkplaatsen		Terugkerende kosten
1. Gebruik tachograaf door bestuurders – analoog	51.742.700	
2. Registratie gegevens binnen het vervoersbedrijf – analoog	3.496.800	
3. Installatie en reparatie tachografen – analoog	14.518.400	
Totaal	69.757.900	

Administratieve lasten voorgenomen regelgeving (digitaal)		€
1 + 2 = vervoerders; 3 = werkplaatsen		Terugkerende kosten
1. Gebruik tachograaf door bestuurders – digitaal	34.573.500	
2. Registratie gegevens binnen het vervoersbedrijf – digitaal	7.641.500	
3. Installatie en reparatie tachografen – digitaal	15.251.600	
Totaal	57.466.600	

Deze lastenvermindering is niet gelijk verdeeld: vervoerbedrijven – de transportondernemingen inclusief de chauffeurs – profiteren meer van digitale registratie dan de werkplaatsen (installatie en reparatie tachografen). – De vermindering van lasten voor de vervoerder/bestuurder wordt veroorzaakt doordat het dagelijks registreren met behulp van een digitale bestuurderskaart minder tijd in beslag neemt dan met behulp van een analoge tachograafschijf. Het invullen van de registratiebladen kost dagelijks dus meer tijd dan het

invoeren van de bestuurderskaart in het digitale controleapparaat. De vermindering bedraagt ruim € 17.000.000,- (51.742.700,- minus 34.573.500,- onder nummers 1. van het schema). – De vermindering van lasten wordt deels opgeheven door een vermeerdering van lasten in verband met het overbrengen van digitale gegevens van uit de controleapparaten en op de bestuurderskaarten naar het bedrijf. De vermeerdering ten opzichte van het analoge systeem is hier ruim € 4.000.000,-

(7.641.500,- minus 3.496.800,- onder de nummers 2 van het schema).

Per saldo betekent dit een daling van ongeveer € 13.000.000,- (17 plus, 4 min).

De lastenvermindering zal in stappen naar het bedrijfsleven toekomen, omdat de invoering van de digitale tachograaf via de aanschaf van nieuwe wagens geleidelijk verloopt en ongeveer over 10 jaar zal zijn voltooid.

De berekeningen naar de digitale tachograaf zijn beschreven in het voornoemde rapport *Effectmeting AL Arbeidstijdenregistratie wegvervoer* van

SIRA Consulting B.V. Er zitten nog meerdere onzekerheden in de berekeningen. Zo hebben tachograafproducenten de prijs van hun nieuwe producten nog niet bekendgemaakt. Omdat op dit moment nog geen digitale tachografen beschikbaar zijn, is het tijdsbeslag voor het gebruik van de tachograaf, waaronder het downloaden, een inschatting op basis van gesprekken met de producenten en niet aan de hand van werkelijke tijdregistraties. Ook is nog onduidelijk hoe snel het bedrijfsleven zal overschakelen op de digitale registratie van rij- en rusttijden; dit heeft onder meer te maken met bedrijfseconomische beslissingen, waaronder de vervanging van het wagenpark. Ondanks deze onzekerheden, geeft het rapport van SIRA een uitgebreide en beargumenteerde inschatting van de ontwikkeling van de administratieve lasten.

Het bedrijfsleven heeft rechtstreeks of via de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW) haar zorgen geuit over de kosten voor het bedrijfsleven voor de invoering van de digitale tachograaf in het algemeen en, meer specifiek, kosten die het bedrijfsleven moet maken voor opleidingen en het afhalen van de kaarten op het postkantoor in het bijzonder.

Kosten voor het ophalen van de kaarten op het Postkantoor

Vertegenwoordigers van de Europese kaartuitgevende instanties in oprichting hebben onderling afgesproken dat in de keten van aanvraag en afgifte van de bestuurders- en werkplaatskaarten een face-to-face-controle plaats moet vinden. De bedoeling van een dergelijke controle is dat de tachograafkaart met zekerheid in de handen van de aanvrager terecht komt en zodoende misbruik door anderen wordt voorkomen. Dit voorstel is overgenomen door de Europese Commissie en gepubliceerd. Nederland heeft er voor gekozen de vereiste controle te doen bij wijze van fysieke afgifte van de kaart aan de aanvrager op basis van legitimatie via de postkantoren. Als in andere lidstaten de kaarten (aangetekend) worden opgestuurd naar de aanvrager, betekent dit dat de controle elders in het proces heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld via de rijbewijsverstrekking. Met de keuze voor het postkantoor is een redelijke afweging gemaakt tussen het belang van een veilige verstrekking van de kaart en de (administratieve) last die gemoeid is met het verkrijgen tachograafkaart voor de aanvrager. Daarbij is in aanmerking genomen dat de postkantoren redelijk ruime openingstijden en een verfijnd netwerk van verspreiding over Nederland kennen. De bestuurderskaart is vijf jaar geldig, hetgeen betekent dat deze kaart maar eens in de vijf jaar opgehaald hoeft te worden. Dit is anders bij de werkplaatskaart die maar één jaar geldig

is. Het ministerie onderzoekt of de werkplaatskaart na één jaar op een andere veilige, maar minder belastende wijze dan via fysieke overdracht kan worden verstrekt.

Verdere lastenbeperking

De adviezen van ACTAL en OGV en het periodieke overleg met de branches hebben er toe geleid dat de regelingen nog eens goed tegen het licht zijn gehouden. Binnen de beperkte speelruimte die de gedetailleerde en uitgebreide Europese regelgeving biedt, heeft dit geleid tot het aanbrengen van enkele kleine wijzigingen. Het verplicht downloaden van de bestuurderskaart is terug gebracht van eens per twee weken naar eens per drie weken. De aanvraagprocedure is sterk vereenvoudigd. Er is een standaard aanvraagformulier dat kan worden opgevraagd of gedownload. Omdat de Minister van Verkeer en Waterstaat als afgevende instantie van de tachograafkaarten zelf al over de benodigde gegevens beschikt die worden vergeleken met de door aanvrager op het formulier vermelde gegevens, zijn extra bewijsmiddelen niet nodig. Zo volstaan voor het aanvragen van bijvoorbeeld een bestuurderskaart invulling van naam en rijbewijsnummer. Alle overige informatie checkt de kaartuitgevende instantie in de bestanden van de Dienst Wegverkeer van de gemeenten (GBA). De komende jaren zal voorts worden bezien of na eerste afgifte de werkplaatskaart rechtstreeks kan worden verzonden, dus zonder face-to-face controle.

Artikelsgewijs

Artikelen 1, 2 en 3

Artikel 1 benoemt de belangrijkste begrippen in dit besluit, waaronder de drie soorten tachograafkaarten. De controlekaart voor opsporingsambtenaren, ook een tachograafkaart in de zin van de verordening, blijft hier buiten beschouwing. Deze kaart wordt niet via een publiekrechtelijke beschikking afgegeven, maar bij wijze van overeenkomst tussen de minister en de betreffende opsporingsdiensten. De implementatie wordt dus op andere wijze geregeld.

Artikelen 2 en 3 regelen de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat om de drie soorten tachograafkaarten te verlenen respectievelijk de gronden van verlening.

De minister verleent op basis van een aanvraag door een aanvrager, dit is een bestuurder, vervoerder of werkplaats (installateur of reparateur). De gronden voor verlening voor de verschillende kaarten staan genoemd in het eerste tot en met derde lid. De verlening van een bestuurderskaart en werkplaatskaart is mede afhankelijk van het feit dat niet reeds een dergelijke kaart in bezit van aanvrager is. Voor de werkplaats geldt

dat voor het in het bezit hebben van een werkplaatskaart bij één bedrijf (werkplaats). Deze regel is bedoeld om fraude met de registratie van rij- en rusttijden op bestuurderskaarten en in tachografen te voorkomen.

De minister stelt een aanvraagformulier beschikbaar aan de aanvrager. Bij indiening van het aanvraagformulier moeten enkele persoonsgegevens worden ingevuld en vragen worden beantwoord om te kunnen beoordelen of aanvrager in aanmerking komt voor een tachograafkaart. De aanvrager van een bestuurderskaart of werkplaatskaart dient daarnaast een goed gelijkende pasfoto aan te leveren die voldoet aan de eisen zoals die ook voor het rijbewijs gelden (artikel 3, lid 4). Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat kan na invulling en toezending van het aanvraagformulier worden verzocht om bepaalde bewijsmiddelen mee te sturen. Dit kan zijn een inschrijving in het handelsregister voor aanvragers van een bedrijfskaart. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal alleen overgaan tot het opvragen van bewijsmiddelen indien de bij aanvraag ingevulde gegevens onjuist zijn of als onbetrouwbaar worden beoordeeld. Het doel van de eisen bij aanvraag is om de waarborgen dat een tachograafkaart in juiste handen terechtkomt en eventueel misbruik kan worden getraceerd aan de hand van de opgevraagde gegevens.

Artikel 4

De aanvrager van een bestuurderskaart dient op grond van voorgaand artikel 3, eerste lid, aan te tonen dat hij zijn gewone verblijfplaats heeft in Nederland. Dat wil zeggen dat hij tenminste 185 dagen per kalenderjaar wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen, of bij het ontbreken van beroepsmatige bindingen, wegens aantoonbare persoonlijke bindingen, verblijft op een plaats binnen Nederland. Een uitzondering op deze regel is neergelegd in artikel 4 ten behoeve van chauffeurs afkomstig van buiten de Europese Unie in dienst van een Nederlandse vervoerder. De aanvrager die zijn gewone verblijfplaats niet in Nederland of een andere lidstaat heeft en in aanmerking wil komen voor een bestuurderskaart moet een bestuurdersattest of een Nederlandse tewerkstellingsvergunning overleggen. Het attest geldt als voorwaarde voor de bestuurder die een vrachtwagen gaat besturen (lid 1). De tewerkstellingsvergunning is verplicht voor een bestuurder van een bus (lid 2). Een bestuurdersattest voor niet-EU chauffeurs werkzaam binnen de Unie is immers niet verplicht voor bestuurders van een bus. Bezit van een bestuurdersattest veronderstelt overigens het bezit van een tewerkstellingsvergunning.

In enkele gevallen kan een niet-EU bestuurder ook werkzaam zijn voor bedrijven met een eigen vervoerdienst, maar die het vervoer niet tot hoofdactiviteit. Voorbeelden zijn grote warenhuizen en postorderbedrijven. Voor deze gevallen biedt het derde lid een voorziening.

Artikelen 5 en 6

In artikel 5 is bepaald dat de beslistermijn op aanvraag van een tachograafkaart hoogstens zes weken bedraagt. De prijs voor het in behandeling nemen van een aanvraag, produceren, verlenen en afgeven van een tachograafkaart is 69 euro. Deze prijs ligt onder de prijs van de directe kosten van de externe productie en de bemensing voor afhandeling van de aanvraag en verstrekking van een kaart door de Inspectie Verkeer & Waterstaat die deze namens de minister uitgeeft.

Deze maximale beslistermijn van 6 weken is een afwijking van de gebruikelijke termijn van 8 weken op grond van de Algemene wet bestuursrecht en geldt voor een bestuurderskaart en een werkplaatskaart alleen bij eerste aanvraag van de kaart. Indien een dergelijke kaart tijdens de geldigheidsduur wordt aangevraagd vanwege diefstal, verlies, beschadiging of defect van de kaart, beslist de Minister van Verkeer en Waterstaat binnen 5 dagen (artikel 6, lid 2). Indien tijdig een nieuwe bestuurderskaart of werkplaatskaart wordt aangevraagd in verband met verloop van geldigheid van een bestaande kaart geldt een kortere beslistermijn (artikel 6, lid 3). Alle termijnen gaan lopen vanaf het moment dat het formulier compleet ingevuld is ontvangen én de leges voor de tachograafkaart zijn betaald.

Artikel 7

Artikel 7 regelt dat defecte, beschadigde, verloren of gestolen kaarten waarvan de geldigheidsduur nog niet is verstrekken in geval van een nieuwe aanvraag worden vervangen door een duplicaat welke geldig is voor de resterende termijn van de kaart. Het duplicaat moet weliswaar worden aangevraagd, maar de verlening wordt in beginsel niet inhoudelijk getoetst zoals bij eerste aanvraag.

De aanvrager van een kaart die is gestolen of verloren geraakt, moet dit melden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (lid 2, eerste volzin). Beschadigde en defecte kaarten moeten uit het circuit worden gehaald vanwege het risico van misbruik. De aanvrager heeft daarom een inleverplicht (lid 2, tweede volzin). Zo een kaart wordt in verband met de beperking van administratieve lasten ingeleverd op de plaats waar aanvrager het vervangende duplicaat ophaalt. Ditzelfde geldt voor kaarten die zijn gestolen of verloren en weer worden teruggevonden (lid 3). Zonder melding van een gestolen of verloren

kaart of inlevering van beschadigde of defecte kaart wordt ervan uitgegaan dat aanvrager nog in het bezit is van de kaart en wordt geen nieuwe kaart verleend (zie artikel 9, lid 3). De inleverplicht en meldingsplicht zijn alleen van toepassing op de bestuurderskaart en werkplaatskaart en niet op de bedrijfskaart. Het risico op misbruik van bedrijfskaarten is veel minder groot omdat het geen direct registratiemiddel is en er meerdere kaarten tegelijk in het bezit van de vervoerder mogen zijn.

Artikel 8

De gronden voor intrekking en schorsing van een tachograafkaart zijn:

1. de kaart is vervalst,
2. aanvrager gebruikt een tachograafkaart die niet van hem is en
3. de tachograafkaart is onder valse voorwendselen in verkregen.

Deze gronden staan genoemd in artikel 14, vierde lid, onder c van verordening (EEG) nr. 3821/85, maar zijn daar in alleen van toepassing op de bestuurderskaart. Bij het ontbreken van een toereikende voorziening in genoemde verordening, gelden deze gronden voor alle tachograafkaarten (lid 1). De gronden zijn redelijk, duidelijk geformuleerd en de verordening staat er niet aan in de weg om deze regeling uit te breiden voor werkplaatskaarten en bedrijfskaarten. Vanzelfsprekend kan een kaart ook worden ingetrokken op verzoek van aanvrager, bijvoorbeeld omdat hij de (naam)gegevens op de kaart wil wijzigen.

In het tweede lid zijn aanvullende intrekkinggronden opgenomen voor de bedrijfskaart en de bedrijfskaart. Het betreft mogelijke intrekking in verband met misbruik van deze kaarten (onderdeel a) of het niet meer voldoen aan de voorwaarden van verlening van de kaart (onderdeel b). De intrekking als bedoeld onder a zal van geval tot geval worden beoordeeld aan de hand van de ernst van het misbruik in relatie tot het belang van het houderschap van de kaart. Bij dat laatste kan worden gedacht aan arbeidsmogelijkheden van een installateur die van een werkplaatskaart afhankelijk zijn.

Artikel 9

In artikel 9 zijn de geldigheidstermijnen voor tachograafkaarten vastgesteld. Een bestuurderskaart en een werkplaatskaart gelden conform verordening (EEG) nr. 3821/85 voor vijf respectievelijk één jaar. De geldigheidsduur van een bedrijfskaart is vastgesteld op vijf jaar; de verordening gaat uit van onbepaalde tijd. Een beperking in geldigheidsduur is op zijn plaats teneinde te voorkomen dat kaarten in na verloop van tijd zoek raken en kunnen worden misbruikt door onbevoegden. Naast intrekking verliest een kaart verliest zijn geldigheid van rechtswege indien het voorgaande aan afloop van de geldigheidstermijn als verloren of gestolen is gemeld (artikel 2,

onder b) dan wel is ingeleverd vanwege beschadiging of slechte werking (onder c). De bedoeling van onderdeel b is dat (als) verloren of gestolen (gemelde) kaarten niet meer mogen worden gebruikt voor de registratie van rij- en rusttijden. Gebruik door de oorspronkelijke houder is na melding van verlies of diefstal niet meer toegestaan; hij moet een nieuwe kaart aanvragen om zijn rij- en rusttijden rechtmatig te kunnen registreren. De melding is voor de (buitenlandse) handhavende instanties van belang om de kaart als ongeldig aan te merken en misbruik door anderen te kunnen constateren en bestraffen.

Een kaart verliest zijn geldigheid ook indien de kaart na drie maanden na aankondiging niet is opgehaald op de plaats van afgifte (onderdeel d). Dit is een ordemaatregel van praktische aard; de kaart hoeft niet apart te worden ingetrokken. Verlies van geldigheid om die reden is niet van toepassing op de bedrijfskaart omdat deze kaart aan aanvrager wordt toegezonden (derde lid).

Artikel 10

Dit artikel regelt de fysieke uitgifte van de tachograafkaart. De bedrijfskaart wordt als enige per post verzonden. De bestuurderskaart en werkplaatskaart zijn op persoonlijke titel afgegeven. Hoewel het functionele systeem van de kaart zelf fraudebestendig is, kleven er grote frauderisico's aan het gebruiken van de kaart door anderen dan de aanvrager. Het tweede lid regelt dat de aanvrager zijn bestuurderskaart of werkplaatskaart ophaalt bij een kantoor waar een korte identiteitscheck (face to face controle) wordt uitgevoerd. De bedoeling hiervan is dat de kaart in de juiste handen terecht komt, namelijk van de aanvrager wiens gegevens zijn geregistreerd. De aanvrager van een bestuurderskaart moet zijn rijbewijs tonen omdat het bezit van een rijbewijs een verleningsgrond voor deze kaart is (lid 2).

De aanvrager van een werkplaatskaart kan een algemeen aanvaard identiteitsbewijs tonen bij het ophalen van de kaart (lid 3). Het risico van misbruik (fraude, dubbel gebruik) van deze kaarten is reden om beschadigde of slecht werkende exemplaren bij vernieuwing te retourneren op de plaats van eerdere afgifte van de kaart (lid 4). Bestuurders afkomstig uit landen die geen lidstaat en in Nederland werkzaam zijn, zijn verplicht naast een rijbewijs en ophaalbewijs tevens een geldig paspoort te laten zien teneinde hun identiteit en herkomst vast te stellen die is opgegeven bij aanvraag van de bestuurderskaart (lid 5).

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, A.J. de Geus.