

## Regeling tachograafkaarten

*Regeling houdende regels met betrekking tot de verstrekking en het gebruik van tachograafkaarten (Regeling tachograafkaarten)*

5 juli 2005/Nr. HDJZ/AWW/2004-1397  
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, artikel 2.4:1, derde lid, artikel 2.4:12 en artikel 2.4:13, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, en artikel 4b, tweede lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994;

Besluiten:

### § 1. Reikwijdte

#### Artikel 1

In deze regeling wordt, in afwijking van artikel, 2.1:1, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, verstaan onder:

- controleapparaat: een controleapparaat als bedoeld in bijlage IB van verordening (EEG) nr. 3821/85;
- tachograafkaart: kaart met geheugen als bedoeld in bijlage IB, hoofdstuk I, onderdeel kk, van verordening (EEG) nr. 3821/85, zijnde een bestuurderskaart, een bedrijfskaart of een werkplaatskaart;

### § 2. Aanvraag en verlening

#### Artikel 2

1. 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 aan hem afgegeven, geldig rijbewijs 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 5, eerste lid, of het een aanvraag betreft om vernieuwing van de bestuurderskaart.

2. 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.

3. Een werkplaatskaart wordt op aanvraag verleend indien de aanvrager:

- met goed gevolg een cursus heeft doorlopen als bedoeld in artikel 12, eer-

ste lid, van de Regeling controleapparaten 2005, waarvan het installeren, onderzoeken en repareren van digitale controleapparaten deel uit maakt;

- onder gezag of in de hoedanigheid van een erkenninghouder als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Regeling controleapparaten 2005, werkzaamheden verricht.
- nog geen houder is van een werkplaatskaart, tenzij het een aanvraag betreft:
  - overeenkomstig artikel 5, eerste 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 de aanvrager in die hoedanigheid niet reeds houder is van een op zijn naam gestelde werkplaatskaart;
  - om vernieuwing van de werkplaatskaart.
- Bij de aanvraag van een bestuurderskaart of werkplaatskaart overlegt de aanvrager 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 3

In afwijking van artikel 2, 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 in Nederland gevestigde werkgever als bestuurder van een vrachtauto of bus werkzaamheden verricht of gaat verrichten, al dan niet uitsluitend bestemd voor of afkomstig van eigen onderneming of bedrijf, indien aan zijn werkgever voor hem is afgegeven:

- een bestuurdersattest als bedoeld in de Regeling bestuurdersattest; of
- een tewerkstellingsvergunning als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet arbeid vreemdelingen.

#### Artikel 4

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat beslist op aanvraag van een tachograafkaart binnen 6 weken nadat de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is ontvangen.

2. Voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een tachograafkaart wordt een vergoeding in rekening gebracht van € 69,- per tachograafkaart.

#### Artikel 5

1. In geval een bestuurderskaart of werkplaatskaart zoek raakt door verlies of diefstal, of defect of beschadigd is, vraagt de aanvrager binnen zeven kalenderdagen na het tijdstip van vaststelling daarvan een vervangende tachograafkaart aan.

2. In afwijking van artikel 4, eerste lid, beslist de Minister van Verkeer en Waterstaat op de in het eerste lid bedoelde aanvraag van een bestuurderskaart of werkplaatskaart binnen vijf werkdagen nadat de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is ontvangen.

3. In afwijking van artikel 4, eerste lid, beslist de Minister van Verkeer en Waterstaat op aanvraag van een bestuurderskaart of werkplaatskaart die in de plaats komt van een kaart met een resterende geldigheidsduur van ten minste twee weken, binnen de termijn van de resterende geldigheidsduur gerekend vanaf het moment dat de vergoeding voor het in behandeling nemen van de aanvraag is ontvangen voorzover die termijn nog ten minste een week is.

### § 3. Inleverplicht tachograafkaart

#### Artikel 6

1. De aanvrager levert zijn ingetrokken, defecte of beschadigde bestuurderskaart of werkplaatskaart in op de plaats van afgifte van de vervangende tachograafkaart.

2. De aanvrager levert zijn verloren of gestolen geraakte bestuurderskaart of werkplaatskaart in op de plaats van afgifte van de vervangende tachograafkaart, indien deze na melding van verlies of diefstal weer in bezit van de aanvrager is gekomen, voordat de vervangende tachograafkaart is opgehaald.

3. Indien een bestuurderskaart of werkplaatskaart na melding van verlies of diefstal weer in bezit van de aanvrager is gekomen, nadat de vervangende tachograafkaart is opgehaald, dient deze te worden teruggezonden aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

#### § 4. Intrekking en geldigheid

##### Artikel 7

1. Een tachograafkaart kan worden ingetrokken in de gevallen genoemd in artikel 14, vierde lid, onder c, van verordening (EEG) nr. 3821/85 of op verzoek van de aanvrager.
2. Een bedrijfskaart of werkplaatskaart kan daarnaast worden ingetrokken:
  - a. bij zodanig misbruik van de kaart dat een deugdelijke registratie van rij- en rusttijden in gevaar komt;
  - b. indien de aanvrager niet meer kan voldoen aan de voorwaarden genoemd in artikel 2, tweede en derde lid, onder b.

##### Artikel 8

1. Onverminderd artikel 2.4:11, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, verliest een bestuurderskaart of werkplaatskaart zijn geldigheid indien:
  - a. de kaart als verloren of gestolen is gemeld aan de Minister van Verkeer en Waterstaat;
  - b. de kaart vanwege een defect, beschadiging bij de plaats van afgifte is ingeleverd;
  - c. drie maanden, na de datum van dagtekening van het bericht waarin de aanvrager wordt geïnformeerd dat zijn kaart gereed ligt, zijn verstreken en de kaart in die periode niet is afgehaald; of
  - d. het bestuurdersattest dat of de tewerkstellingsvergunning die ten grondslag ligt aan de verlening van een bestuurderskaart op grond van artikel 3 zijn geldigheid verliest.
2. De onderdelen a en b van het eerste lid zijn van overeenkomstige toepassing op de bedrijfskaart.

#### § 5. Afgifte van de kaart

##### Artikel 9

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 2, eerste lid, onder b, alsmede de aan hem gezonden schriftelijke melding, bedoeld in het eerste lid.
3. Afgifte van een werkplaatskaart geschiedt op vertoon door de aanvrager van een op zijn naam gesteld, geldig identiteitsbewijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht, alsmede de aan hem gezonden schriftelijke melding, bedoeld in het eerste lid.
4. Een bestuurderskaart of werkplaatskaart die is aangevraagd in verband met een defect of beschadiging of vernieuwing van de oude 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 bestuurder die een geldig rijbewijs heeft zonder pasfoto en aan een

bestuurder als bedoeld in artikel 3 toont de aanvrager naast de in het tweede lid genoemde documenten ook een geldig paspoort.

#### § 6. Gebruik van de tachograafkaart en andere registratiemiddelen

##### Artikel 10

1. Indien de bestuurder zijn bestuurderskaart bij verlies, diefstal, een defect of beschadiging niet kan gebruiken maakt hij in aanvulling op artikel 16, tweede lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85 ook aan het begin van de rit, een afdruk van alle gegevens die in het controleapparaat zijn opgeslagen en voorziet hij deze van:
  - a. zijn naam, zijn handtekening en rijbewijsnummer of nummer van bestuurderskaart; en
  - b. de in artikel 15, derde lid, tweede streepje, onder b, c en d, van verordening (EEG) nr. 3821/85 aangegeven tijdgroepen.
2. Wanneer de bestuurder niet bij het voertuig is en daardoor het controleapparaat in het voertuig niet kan bedienen, moeten de in artikel 15, derde lid, tweede streepje, onder b, c en d, van verordening (EEG) nr. 3821/85 aangegeven tijdgroepen op de bestuurderskaart worden geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee het controleapparaat is uitgerust op het moment dat het voertuig wel aanwezig is.
3. In afwijking van het tweede lid, tekent de bestuurder, indien hij zijn bestuurderskaart bij verlies, diefstal, een defect of beschadiging niet kan gebruiken, op de in het eerste lid bedoelde afdruk de in artikel 15, derde lid, tweede streepje, onder b, c en d, van verordening (EEG) nr. 3821/85 aangegeven tijdgroepen met de hand leesbaar op zonder dat die afdruk wordt bevuild op het moment dat het voertuig wel aanwezig is.
4. Indien, in de situatie beschreven in het tweede lid, het voertuig door meer dan één bestuurder wordt bemand, steken deze bestuurders hun bestuurderskaarten in de juiste lezer van het controleapparaat.

##### Artikel 11

1. De in het controleapparaat geregistreerde gegevens worden door de werkgever of de persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet tenminste elke drie maanden met behulp van de bedrijfskaart overgebracht naar de vestiging van die werkgever of die persoon.
2. De gegevens op een bestuurderskaart worden door de werkgever of de persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet tenminste elke drie weken overgebracht naar de vestiging van die werkgever of die persoon.

3. Indien de werkgever of de persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet vanwege verlies, diefstal, defect of beschadiging van de bedrijfskaart of vanwege een defect aan het controleapparaat niet aan zijn verplichting op grond van het eerste lid kan voldoen, is hij verplicht een erkenninghouder als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Regeling controleapparaten 2005 schriftelijk te verzoeken de gegevens over te brengen naar een computer of ander opslagmedium.
4. De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid van de Arbeidstijdenwet, bewaren aan hen door de erkenninghouder als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Regeling controleapparaten 2005 verstrekte certificaten van onmogelijkheid van gegevensoverdracht ten minste 52 weken vanaf de datum van afgifte van het certificaat.

#### § 7. Overgangs- en slotbepalingen

##### Artikel 12

Onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel n, wordt aan artikel 2 van de Regeling taken Dienst Wegverkeer<sup>1</sup> een onderdeel o toegevoegd, luidende:  
o. het instandhouden en beheren van een systeem van registratie van tachograafkaarten en daarbij behorende gegevens van betrokkenen.

##### Artikel 13

De Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten wordt ingetrokken.

##### Artikel 14

1. Tachograafkaarten verleend ingevolge de Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten, worden gelijk gesteld met tachograafkaarten verleend op grond van deze regeling.
2. Aanvragen van tachograafkaarten ingevolge de Tijdelijke regeling tachograafkaarten ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling worden aangemerkt als aanvragen ingediend na dat tijdstip.

##### Artikel 15

Deze regeling treedt in werking met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet van 6 juli 2004 tot wijziging van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat (Stb. 2004, 347).

##### Artikel 16

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling tachograafkaarten.

Deze 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.*

<sup>1</sup> Stcrt. 1996; 125, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 6 mei 2005 (Stcrt. 92).

## Toelichting

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Deze regeling heeft tot doel het geven van regels voor de aanvraag, verstrekking en het gebruik van tachograafkaarten. Deze kaarten worden toegepast in digitale controleapparaten (tachografen) 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 dat 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 moeten op grond van artikel 2, tweede lid, van verordening (EG) nr. 2135/98 vanaf 5 mei 2004 tachograafkaarten kunnen uitgeven.

Het lid van de Europese Commissie dat in het bijzonder belast is met het gemeenschappelijk vervoerbeleid heeft 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 is bij de behandeling van een wijzigingsvoorstel

van verordening (EEG) nr. 3820/85 door de Transportraad een voorstel aanvaard om dit uitstel in verordening (EEG) nr. 3821/85 vast te leggen, waarbij tevens de verplichting op de lidstaten om tachograafkaarten te kunnen uitgeven zal worden verlengd. Dit voorstel ligt nog ter goedkeuring bij het Europees Parlement.

#### 2. Wet- en regelgeving

Deze regeling vervangt de Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten, die dan ook bij onderhavige regeling wordt ingetrokken. Deze regeling is gebaseerd op diverse artikelen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv), dat met het oog op de invoering van de digitale tachograaf is gewijzigd. De wijziging van het Atbv alsmede een wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Voertuigreglement zijn weer gebaseerd op een wijziging van de Arbeidstijdenwet (ATW) en de Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 2004, 347). De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn 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 rijbewijzgegevens ten behoeve van een juiste verstreking van bestuurderskaarten aan chauffeurs in het wegvervoer. Deze regeling en de wijzigingen van de hiervoor genoemde besluiten en wetten zullen op hetzelfde tijdstip in werking treden.

#### 3. Raadpleging overleg- en adviesorganen

*Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV)*  
Op 1 september 2004 is de tijdelijke 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 administratieve 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 verstreking en de gebruiksplichten van tachograafkaarten. De gebruiksplichten van de kaart zijn wel in het advies meegenomen, maar waren nog niet in de tijdelijke regeling opgenomen. Onderhavige regeling bevat deze gebruiksplichtingen wel.

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 3 van onderhavige regeling.

Het overlegorgaan vreest dat chauffeurs in bestelwagens met een laadvermogen tot 3500 kg bij de oorspronkelijke opzet van de regeling en het Arbeidstijdenbesluit ook verplicht zijn een bestuurderskaart aan te vragen, terwijl er geen tachograafplicht op deze wagens rust. Deze opmerking is juist. Artikel 2.4:8 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is daarom 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 2004 is de tijdelijke regeling, in het bijzonder paragraaf 4 (zie hierna), ter toetsing voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Over de administra-

tieve 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 zoals opgenomen in onderhavige regeling zijn wel al getoetst, maar waren nog niet in de uiteindelijk in de Staatscourant gepubliceerde tijdelijke regeling opgenomen.

#### 4. Administratieve lasten

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). In nationale regelgeving – waaronder deze regeling – staan nauwelijks bepalingen die doorwerken in de administratieve lasten. 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. Deze regeling geeft een overzicht van de meest actuele administratieve lasten die gepaard gaan met de invoering van de digitale tachograaf.

De berekeningen naar de administratieve lasten die 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 gedeelde 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, schema hieronder)

#### Werkplaatsen

De lasten van invoering van het digitale registratiesysteem voor werkplaatsen zijn de hiervoor onder 1–4 genoemde kosten, alsmede

1. 5. het installeren en repareren van controleapparaten,
2. 6. het bewaren van gegevens uit defecte controleapparaten, en
3. de aanschaf van technische middelen voor digitale reparatie en installatie.

Samen bedragen ze ruim € 15.000.000,- (nr. 3, 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
<b>Totaal</b>	<b>69.757.900</b>

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
<b>Totaal</b>	<b>57.466.600</b>

Deze lastenvermindering is niet gelijk verdeeld: vervoerbedrijven – de transportondernemingen inclusief de chauffeurs – profiteren meer van digitale registratie dan de ijkings- en keuringsbedrijven (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. 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.

#### 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 identiteitscontrole (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 misbruik door anderen wordt voorkomen. Nederland heeft er voor gekozen de vereiste controle te doen bij wijze van fysieke afgifte van de kaart aan de aanvrager via de postkantoren. 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.

#### *Opleidingskosten*

Alle berekeningen naar de administratieve lasten zijn uitgevoerd volgens 'Meten is weten', de handleiding voor het definiëren en meten van administratieve lasten voor het bedrijfsleven die door IPAL is uitgegeven (december 2003). Hierin worden opleidingskosten genoemd als voorbeeld van de inhoudelijke nalevingskosten die in principe niet tot de administratieve lasten gerekend worden. Dit zou anders zijn als de regelgeving vereist dat een chauffeur een diploma moet tonen voordat hij in het bezit kan komen van een bestuurderskaart of een opleiding via regels verplicht wordt gesteld. Een dergelijke verplichting ontbreekt voor de regelgeving inzake tachograafkaarten. Een onderneming moet er evenwel voor zorgdragen dat zijn werknemers weten hoe en wanneer ze een tachograafkaart moeten gebruiken in overeenstemming met de regels. Dit geldt overigens ook voor ondernemingen en het hanteren van de bedrijfskaart. Het is evident dat opleiding gepaard gaat met kosten in de zin van tijd en de kosten van het volgen van een instructie. Zonder instructie is het risico groter dat een chauffeur op een onjuiste wijze met de digitale tachograaf en zijn bestuurderskaart omgaat en hierdoor het risico loopt boeten te worden voor een overtreding.

De inspectie van Verkeer & Waterstaat heeft schattingen gemaakt naar de kosten die het bedrijfsleven moet maken om chauffeurs, kantoorpersoneel en ijkers bekend te maken met de digitale tachograaf. Deze komen uit op ongeveer € 14.700.000,- verdeeld over een periode van 5 jaar. Voor nieuwe chauffeurs wordt het gebruik van de digitale tachograaf opgenomen in de vakopleidingen. De opleidingen worden aangeboden door de importeurs van digitale tachografen. Het is nog niet bekend op welke wijze dit zal gebeuren en tegen welke kosten. Zo kan de opleiding zich vertalen in een demonstratie of het lezen van een gebruiksaanwijzing bij aankoop van de tachograaf, maar ook in een eendaagse of meerdaagse gecombineerde opleiding voor werknemers in de transport-

branche die overschakelen op digitale registratie. Het bedrijfsleven schat de opleidingskosten op een bedrag van ongeveer € 60.000.000,- over vijf jaar.

Het bedrijfsleven is van mening dat de invoering van de digitale tachograaf een lastenverzwaring inhoudt, die door de definitie van administratieve lasten niet goed tot uitdrukking wordt gebracht. Om die reden zijn de opleidingskosten in deze toelichting als bedrijfseffect verantwoord en genoemd.

#### *5. Handhaving en sanctionering*

Voor handhaving en sanctionering van de verplichtingen voortvloeiend uit het installeren, onderzoeken, repareren en gebruiken van digitale controleapparaten is aangesloten bij de wijze van handhaving en sanctionering van vergelijkbare verplichtingen die gelden voor het analoge controleapparaat. Een toezichthouder kan met behulp van hun controlekaart en -apparatuur in één overzicht de rij- en rusttijden van de bestuurder op de bestuurderskaart en in het controleapparaat kunnen overzien. Ook bedrijfscontroles kunnen door de digitalisering efficiënter worden uitgevoerd. Een toename van de handhavingskosten wordt derhalve niet verwacht. Controle op het juist gebruik van werkplaatskaarten vindt in beginsel plaats via het toezicht op de erkenninghouders tot installateur of reparateur ingevolge de Regeling controleapparaten 2005 door de Dienst Wegverkeer. Ook dit toezicht verandert door de introductie van het digitale controleapparaat maar in beperkte mate.

De in deze regeling opgenomen verplichtingen ten aanzien van het gebruik van tachograafkaarten en controleapparaten vinden hun grondslag in onder andere artikel 2.4:1, derde lid (bewaren gegevens), artikel 2.4:12 onderdelen e (melden en inleveren tachograafkaarten bij verlies en diefstal), f (gebruik tachograafkaarten en controleapparaat) en g, (verwerking van gegevens) en artikel 2.4:13, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het niet naleven van het bepaalde in deze regeling krachtens voornoemde artikelen is een beboetbaar feit ingevolge artikel 8:1 van het Arbeidstijden besluit vervoer. Artikel 2.4:4 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer betreft het verbod op een aantal vormen van misbruik van het controlemiddel, dat met het misbruik van tachograafkaarten (voorkomen vervalsing en persoonlijk gebruik) is uitgebreid. Voorts kan op grond van artikel 7 van deze regeling in die gevallen ook tot intrekking van de tachograafkaart worden besloten.

## **Artikelsgewijs**

### *Artikel 1*

De Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer stellen een aantal begrippen ook voor de daarop gebaseerde regelgeving vast. Het Arbeidstijdenbesluit vervoer definieert onder andere controleapparaat en tachograafkaart.

Een controleapparaat is omschreven als een controleapparaat als bedoeld in verordening (EEG) nr. 3821/85. Het betreft zowel het reeds bestaande controleapparaat (een zogenaamde analoge controleapparaat) als een digitaal controleapparaat. Uitsluitend in de digitale tachograaf worden tachograafkaarten gebruikt. Vandaar dat de regeling uitsluitend betrekking heeft op het digitale controleapparaat (onderdeel a).

Een tachograafkaart wordt in het Arbeidstijdenbesluit vervoer gedefinieerd als een kaart met geheugen als bedoeld in bijlage IB, hoofdstuk I, onder kk, van verordening (EEG) nr. 3821/85, waaronder in ieder geval wordt verstaan een bestuurderskaart, een werkplaatskaart, een bedrijfskaart of een controlekaart. In deze regeling blijft echter de controlekaart voor opsporingsambtenaren 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.

### *Artikel 2*

Artikel 2 regelt de gronden van verlening voor de drie tachograafkaarten. De Minister van Verkeer en Waterstaat verleent op basis van een aanvraag ingediend door een aanvrager – dit is een bestuurder, werkplaats (installateur of reparateur) of vervoerder – een bestuurderskaart, werkplaatskaart of bedrijfskaart. De gronden voor verlening voor de verschillende tachograafkaarten staan genoemd in het eerste tot en met derde lid.

De aanvrager voor een bestuurderskaart dient zijn gewone verblijfplaats in Nederland te hebben. In artikel 14, derde lid, onder a, van verordening (EEG) nr. 3821/85 is aangegeven wat onder 'gewone verblijfplaats' wordt verstaan. In artikel 3 is ten behoeve van bestuurders die niet hun gewone verblijfplaats binnen de Europese Unie hebben een uitzondering op artikel 2, eerste lid, onder a, geformuleerd.

In het eerste lid, onder b, van artikel 2 is aangegeven dat een bestuurder over een aan hem afgegeven geldig rijbewijs dient te beschikken. Door voor te schrijven dat het moet gaan om een rijbewijs als bedoeld in artikel 2.3:1, aanhef en onder a en b, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt geprobeerd zo goed mogelijk uitvoering te geven aan artikel 14, vierde lid, onder b, van verordening

(EEG) nr. 3821/85 waarin staat dat bestuurderskaarten alleen mogen worden verstrekt aan aanvragers waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is. Dit geldige rijbewijs is ook noodzakelijk met het oog op het kunnen afdrucken van het rijbewijsnummer op de tachograafkaart zoals Bijlage IB bij verordening (EEG) nr. 3821/85 dit voorschrijft. Voorts wordt het rijbewijs gebruikt bij identiteitscontrole wanneer de bestuurderskaart op de plaats van afgifte wordt afgehaald.

Aangezien het om een geldig rijbewijs moet gaan, mag deze op het tijdstip van beoordeling van de aanvraag niet (tijdelijk) ongeldig zijn verklaard (zie bijvoorbeeld artikel 112 van de Wegenverkeerswet 1994) door het bevoegd gezag.

Diverse rijbewijzen kunnen worden geaccepteerd. In het grootste aantal gevallen zal het gaan om een geldig rijbewijs dat is afgegeven op basis van de Wegenverkeerswet of op basis van artikel 107 Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast kan het gaan om een rijbewijs dat is afgegeven door het daartoe bevoegd gezag in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, waarvan de houder in Nederland woonachtig is, zolang de bij de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde termijn van geldigheid in Nederland niet is verstreken en mits het rijbewijs is voorzien van een pasfoto van de houder. Is het rijbewijs niet voorzien van een pasfoto, dan zal bij het ophalen van de bestuurderskaart ten behoeve van de identiteitscontrole ook een geldig paspoort moeten worden getoond (zie artikel 9).

Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een Belg die langer dan 185 dagen in Nederland verblijft en wiens Belgische rijbewijs in Nederland dan voor een bepaalde tijd zijn geldigheid behoudt en dus niet omgewisseld hoeft te worden in een Nederlands rijbewijs. Deze Belg kan dan, indien hem niet elders een bestuurderskaart is verstrekt, wel een Nederlandse bestuurderskaart verkrijgen op basis van zijn geldige Belgische rijbewijs.

Wanneer het gaat om een niet-EU chauffeur (de uitzondering in artikel 3), dan dient de aanvrager in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs aan hem afgegeven door het daartoe bevoegd gezag buiten Nederland, meestal anders dan in een andere lidstaat van de Europese Unie.

De verlening van een bestuurderskaart is mede afhankelijk van het feit dat niet reeds een dergelijke kaart in bezit van de aanvrager is. De bestuurder kan maximaal één bestuurderskaart in bezit hebben. Deze regel is bedoeld om fraude met de registratie van rij- en rusttijden op bestuurderskaarten en in tachografen te voorkomen.

Een houder van een werkplaatskaart kan zijn de erkenninghouder zelf die is opgeleid tot installateur of reparateur dan wel personeel in dienst van de erkenninghouder dat is opgeleid tot installateur of reparateur. De aanvrager van een werkplaatskaart kan per erkenninghouder maximaal over één werkplaatskaart beschikken. Artikel 2, derde lid, onder c, voorziet hierin. Is de aanvrager in dienst bij meerdere erkenninghouders dan mag hij dus over meerdere werkplaatskaarten beschikken. Een erkenninghouder kan soms erkend zijn voor meerdere werkplaatsen. In dat geval mag de houder van de werkplaatskaart die kaart op al die werkplaatsen gebruiken.

Een aanvraag van een bestuurderskaart of werkplaatskaart wordt niet geweigerd op grond van bezit van een kaart, indien de aanvraag strekt tot vervanging van een verloren of gestolen, defecte of beschadigde kaart dan wel indien sprake is van vernieuwing van een bestaande werkplaatskaart of bestuurderskaart waarvan de geldigheidsduur bijna is verstreken, dan wel indien sprake is van tussentijdse vernieuwing. In dat laatste geval kan gedacht worden aan een bestuurder wiens naam tussentijds, bijvoorbeeld door huwelijk, verandert en dit tevens graag op een bestuurderskaart tot uitdrukking wil laten komen. In een aantal van deze gevallen geldt dan een inleverplicht van de oude tachograafkaart (zie artikel 6).

Een (transport)bedrijf (de werkgever of zelfstandige), voorzien van een eigen inschrijving bij de Kamer van Koophandel, mag meerdere bedrijfskaarten bezitten. Om technische redenen voortvloeiend uit bijlage IB van verordening (EEG) nr. 3821/85 is dit aantal echter tot maximaal 62 beperkt.

De minister stelt een aanvraagformulier beschikbaar aan de aanvrager (conform artikel 4:4 van de Algemene wet bestuursrecht). Bij indiening van het aanvraagformulier moeten enkele persoonsgegevens worden ingevuld en vragen worden beantwoord om te kunnen beoordelen of de 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 2, 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 bijvoorbeeld zijn een kopie van het rijbewijs of een gewaarmerkt uittreksel van de gegevens uit de gemeentelijke basisadministratie bij de aanvraag van een bestuurderskaart of een afschrift van de inschrijving in het handelsregister voor aanvragers van een bedrijfskaart dan

wel het bewijs van opleiding voor aanvragers van een werkplaatskaart. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal alleen overgaan tot het opvragen van bewijsmiddelen indien het aanvraagformulier niet volledig is ingevuld of indien de voor de beoordeling van de aanvraag benodigde bescheiden ontbreken, dan wel indien de bij aanvraag ingevulde gegevens onjuist zijn of als onbetrouwbaar worden beoordeeld. Dit laatste kan bijvoorbeeld het geval zijn als een rijbewijs niet of niet juist is geregistreerd bij de Dienst Wegverkeer krachtens artikel 126, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Het doel hierbij is te waarborgen dat een tachograafkaart in juiste handen terecht komt en eventueel misbruik kan worden getraceerd aan de hand van de opgevraagde gegevens.

### Artikel 3

Verordening (EEG) nr. 3821/85 voorziet in de mogelijkheid een bestuurderskaart af te geven aan bestuurders die verblijven in een lidstaat en waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is. Een lidstaat heeft op grond van artikel 14, derde lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85 de bevoegdheid om te verlangen dat iedere bestuurder die dit beroep vanuit Nederland daadwerkelijk uitoefent, houder van een bestuurderskaart moet zijn, mits voldaan is aan die twee voorwaarden. Indien buiten twijfel staat dat aan beide voorwaarden is voldaan, is Nederland in elk geval bevoegd kaarten af te geven en hiertoe regels te stellen. De beantwoording van de vraag welke bevoegdheid de lidstaat nog heeft als niet aan alle voorwaarden is voldaan, blijkt niet ondubbelzinnig uit de verordening.

Het doel van verordening (EEG) nr. 3820/85 is dat in het beroepsvervoer de rij- en rusttijden zoveel mogelijk worden geregistreerd in het belang van de arbeidsbescherming van werknemers en met het oog op de verkeersveiligheid. Het doel van verordening (EEG) nr. 3821/85 is vervolgens dat als een digitale tachograaf is geïnstalleerd deze zo veel mogelijk en op juiste wijze door bestuurders wordt gebruikt.

In de praktijk is gebleken dat Nederlandse vervoerders naast bestuurders woonachtig in Nederland, ook bestuurders die hun gewone verblijfplaats niet binnen de grenzen van de Europese Unie hebben in dienst hebben (hierna: de niet-EU bestuurder). Als deze niet over bestuurderskaarten beschikken, kunnen zij ook de rij- en rusttijden niet goed registreren voor hun tot die registratie wel verplichte Nederlandse werkgevers. Gelet op de doelen van de voornoemde verordeningen, die beter kunnen worden bereikt indien ook niet-EU bestuurders over een bestuurderskaart kunnen beschikken, is er door Nederland voor gekozen ook aan die

bestuurders bestuurderskaarten af te geven. Artikel 3 voorziet in die mogelijkheid, mits de niet-EU bestuurder in dienst is van een in Nederland gevestigde vervoerder. De niet-EU bestuurder die in aanmerking wil komen voor een bestuurderskaart moet ofwel een bestuurdersattest, ofwel een tewerkstellingsvergunning overleggen. Het bestuurdersattest wordt onder voorwaarden afgegeven aan een houder van een communautaire vergunning ten behoeve van een bij hem in dienstbetrekking zijnde bestuurder, die onderdaan is van een niet tot de Europese Unie behorend land. Een tewerkstellingsvergunning wordt onder voorwaarden aan werkgevers afgegeven die vreemdelingen in Nederland arbeid laten verrichten.

De uitzondering in artikel 3 geldt ook voor niet-EU-bestuurders die werkzaam zijn voor bedrijven met een eigen vervoerdienst en die het vervoer niet tot hoofdactiviteit hebben. Voorbeelden zijn grote warenhuizen en postorderbedrijven.

Artikel 3 vormt een uitzondering op artikel 2, eerste lid, onder a. De overige onderdelen van artikel 2, eerste lid, zijn derhalve onverkort van toepassing. Ook een niet-EU bestuurder dient een geldig rijbewijs te kunnen tonen, afgegeven door het bevoegde gezag van meestal de staat buiten de EU. Voorts mag ook een niet-EU chauffeur niet reeds een bestuurderskaart in het bezit hebben. Indien uit het Europese computernetwerk dat de afgegeven bestuurderskaarten registreert (Tachonet), blijkt dat de aanvrager reeds een kaart heeft, vormt dit een grond om afgifte van een Nederlandse kaart te weigeren.

#### Artikelen 4 en 5

In artikel 4, eerste lid, is bepaald dat de beslistermijn op aanvraag van een tachograafkaart hoogstens 6 weken bedraagt. Deze maximale beslistermijn van 6 weken geldt voor een bestuurderskaart en een werkplaatskaart alleen bij eerste aanvraag van de kaart of bij vernieuwing van de kaart. Aanvragers moeten kunnen weten binnen welke termijn op hun aanvraag wordt beslist, om daarop te kunnen anticiperen. Indien een tachograafkaart 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 5, tweede lid). Indien tijdig een nieuwe bestuurderskaart of werkplaatskaart wordt aangevraagd in verband met verloop van geldigheid van een bestaande kaart geldt eveneens een kortere beslistermijn (artikel 5, derde lid). Alle termijnen gaan lopen vanaf het moment dat de vergoeding voor de tachograafkaart is ontvangen. Dit laatste is het geval als het bedrag is bijgeschreven op de rekening van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

De prijs voor het in behandeling nemen van een aanvraag, produceren, verlenen en afgeven van een tachograafkaart is € 69,- (artikel 4, tweede lid). Ook in geval van vervanging van een verloren, gestolen, defecte of beschadigde kaart is de prijs € 69,-.

Artikel 5, eerste lid, stelt het verplicht om binnen 7 kalenderdagen in geval van beschadiging, defect, verlies of diefstal van een bestuurderskaart of werkplaatskaart om vervanging te verzoeken. Deze verplichting is een gedeeltelijke reproductie van de verordening. Artikel 15, eerste lid, vierde alinea, van verordening (EEG) nr. 3821/85 legt deze verplichting reeds vast ten aanzien van de bestuurderskaart. Voor de werkplaatskaart is dit niet geregeld in de verordening, maar is deze verplichting wel noodzakelijk geacht met het oog op correcte handhaving op mogelijke fraude met de desbetreffende gestolen kaart. Om onduidelijkheid te voorkomen door alleen de werkplaatskaarten en niet de bestuurderskaart in dit artikel te noemen, is gekozen de verplichting voor beide kaarten op te nemen in dit eerste lid. De termijn vangt aan op het moment dat iemand weet of redelijkerwijs kan weten dat zijn kaart verloren of gestolen is dan wel dat die kaart defect geraakt of beschadigd is.

#### Artikel 6

Beschadigde of defecte kaarten moeten uit het circuit worden gehaald vanwege het risico van misbruik. De aanvrager heeft daarom een inleverplicht. Ditzelfde geldt voor kaarten die vanwege tussentijdse vernieuwing of om een andere reden zijn ingetrokken.

De kaart wordt in verband met de beperking van administratieve lasten ingeleverd op de plaats waar de aanvrager zijn vervangende duplicaat ophaalt. Ditzelfde geldt voor kaarten die zijn gestolen of verloren en weer worden teruggevonden. Met dien verstande dat wanneer het moment van terugvinden ligt na de afgifte van de vervangende kaart, de kaart moet worden teruggezonden aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De aanvrager van een kaart, die is gestolen of verloren geraakt, moet dit melden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (artikel 2.4:11, derde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer). Zonder melding van een gestolen of verloren kaart wordt er van uit gegaan dat houder nog in het bezit is van de kaart en wordt geen nieuwe kaart verleend. De meldingsplicht is van toepassing op de bestuurderskaart, werkplaatskaart en bedrijfskaart. De inleverplicht is alleen van toepassing op de bestuurderskaart en werkplaatskaart. 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 en voor de registratieplicht mogen worden gebruikt. Defecte of beschadigde bedrijfskaarten kunnen zonder meer worden vervangen door een ander exemplaar.

#### Artikel 7

De gronden voor intrekking 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 voorwaarden verkregen. Deze gronden staan genoemd in artikel 14, vierde lid, onder c van verordening (EEG) nr. 3821/85, maar zijn daarin alleen van toepassing op de bestuurderskaart. Bij het ontbreken van een toereikende voorziening in genoemde verordening, gelden de gronden van artikel 7, eerste lid, ook voor bedrijfskaarten en werkplaatskaarten. 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 houder, bijvoorbeeld omdat hij de (naam)gegevens op de kaart wil wijzigen.

In het tweede lid zijn aanvullende intrekkingsoorzaken opgenomen voor de bedrijfskaart en de werkplaatskaart. 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 8

In artikel 2.4:7 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn de geldigheidstermijnen voor tachograafkaarten vastgesteld. Artikel 2.4:11, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer bepaalt dat een bestuurderskaart, werkplaatskaart of bedrijfskaart zijn geldigheid verliest door intrekking of schorsing en door het verstrijken van de geldigheidsduur. In geval van tussentijdse vernieuwing in verband met wijziging van bijvoorbeeld persoonsgegevens op de kaart, zal er sprake zijn van intrekking van het oude besluit, onder verlening van een nieuw besluit en een nieuwe kaart. Naast intrekking verliest een kaart op grond van onderhavig artikel zijn geldigheid van rechtswege indien het voorafgaande aan de afloop van de geldigheidsduur als verloren of gestolen is gemeld (eerste lid, onder a; melding op grond van artikel 2.4:11, derde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer) dan wel is ingeleverd vanwege beschadiging of slechte werking (eerste lid, onder b). De bedoe-

ling van onderdeel a 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 c). Dit is een ordemaatregel van praktische aard; de kaart hoeft niet apart te worden ingetrokken.

Tot slot verliest een bestuurderskaart afgegeven aan een niet-EU chauffeur (verlening op grond van artikel 2 in combinatie met artikel 3) zijn geldigheid indien ofwel het bestuurdersattest ofwel de tewerkstellingsvergunning op basis waarvan de kaart aan deze bestuurder is verleend zijn geldigheid verliest. Dit moment kan bij verlening reeds worden bepaald en de bestuurderskaart zelf zal vanaf de datum waarop de geldigheid afloopt niet meer functioneren. De inleverplicht van de kaart is ondanks dit feit onverkort van toepassing. Het is onwenselijk schijnbaar geldige kaarten (digitaal is de kaart ongeldig en daar zie je aan de buitenkant niets van) in omloop te houden.

Verlies van geldigheid om die reden is niet van toepassing op de bedrijfskaart omdat deze kaart aan aanvrager wordt toegezonden. Voor de bedrijfskaart bestaat geen inleverplicht, dus dat kan eveneens geen reden tot verlies van geldigheid zijn. In het derde lid zijn daarom alleen de onderdelen a en b van overeenkomstige toepassing verklaard op de bedrijfskaart.

#### Artikel 9

Dit artikel regelt de fysieke uitgifte van de tachograafkaart. De bedrijfskaart wordt als enige per post verzonden. De bestuurderskaart en werkplaatskaart worden 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 (persoonlijk verschijnen) bij een kantoor waar een korte identiteitscontrole (face-to-face-controle) wordt uitgevoerd. De bedoeling hiervan is dat de kaart in de juiste handen terechtkomt, namelijk van de aanvrager wiens gegevens zijn geregistreerd. De aanvrager van een bestuurderskaart moet hiertoe zijn rijbewijs tonen (tweede lid). De bestuurder ont-

vangt een schriftelijke melding, een afhaalbericht, vanaf wanneer en waar de kaart de kan worden opgehaald. Dit afhaalbericht wordt op het postkantoor ondertekend als bewijs dat de kaart in ontvangst is genomen.

De aanvrager van een werkplaatskaart kan een algemeen aanvaard identiteitsbewijs tonen bij het ophalen van de kaart (derde lid). Het risico van misbruik (fraude, dubbel gebruik) van bestuurders- of werkplaatskaarten is tevens de reden om beschadigde of slecht werkende exemplaren bij vervanging te retourneren op de plaats van eerdere afgifte van de kaart (vierde lid). Hetzelfde geldt indien de kaart tussentijds wordt vernieuwd. Bestuurders afkomstig uit landen die geen EU-lidstaat zijn, wordt 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 (vijfde lid).

#### Artikel 10

Artikel 2.4:8 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer verplicht tot het gebruik van een bestuurderskaart in die voertuigen die moeten zijn voorzien van een digitale tachograaf. De verordening bepaalt in artikel 15, tweede lid, dat bestuurders iedere dag de bestuurderskaart moeten gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen. De kaart mag niet uit het apparaat worden genomen, 'tenzij zulks anderszins is toegestaan'. In het Arbeidstijdenbesluit vervoer is daarom beschreven wanneer de bestuurderskaart moet worden gebruikt en wanneer deze niet mag dan wel kan worden gebruikt. Bij nadere regeling kan op grond van 2.4:12 worden bepaald hoe de registratie zonder kaart of zonder controleapparaat moet plaatsvinden. Bij gebrek aan een voorziening in verordening (EEG) nr. 3821/85 zoals die op dit moment luidt, bevat artikel 10 van onderhavige regeling daarover bepalingen.

In artikel 10, eerste lid, wordt aan de in artikel 16 van de verordening beschreven verplichting na afloop van de rit een afdruk van gegevens te maken de verplichting toegevoegd dat de bestuurder ook bij aanvang van zijn werktijd bij gebrek aan een (goed werkende) bestuurderskaart een print-out van de gegevens uit het digitale controleapparaat maakt. Op de afdruk moet hij enkele persoonlijke gegevens schrijven, waaronder het nummer van de bestuurderskaart of het rijbewijsnummer. Ook dient de afdruk van een handtekening van de bestuurder te worden voorzien.

Het tweede lid van artikel 10 regelt de verplichte handmatige invoer van gegevens inzake rij- en rusttijden en daarmee registratie op de bestuurderskaart, indien het voertuig met het controleapparaat niet aanwezig is, maar de relevante

werkzaamheden wel zijn aangevangen. Dit heeft betrekking op onder meer de situatie dat een bestuurder bezig is met het laden of lossen van zijn oplegger, maar de (bijbehorende) trekker nog niet is gearriveerd.

In het geval dat zowel de situatie in het eerste lid (geen geldige bestuurderskaart beschikbaar) als het tweede lid (geen controleapparaat beschikbaar) zich voordoet, zal op het moment dat het voertuig wel aanwezig is, de 'handmatige invoer', op de afdruk uit het controleapparaat moeten plaatsvinden op het moment dat het voertuig en daarmee het controleapparaat wel beschikbaar zijn. Immers zonder bestuurderskaart kan niets handmatig op die kaart worden geregistreerd.

Een controleapparaat bevat twee 'kaartlezers' of 'slots', die in het geval waarin twee bestuurders zorg zullen dragen voor de rit, gebruikt moeten worden. De bestuurders moeten ervoor zorgen dat de juiste kaart in de juiste kaartlezer wordt gestoken, want alleen op de kaart van de bestuurder worden de rij- en rusttijden geregistreerd. De kaart van de bijrijder cq. tweede bestuurder moet in de tweede kaartlezer, die geen rijtijd kan registreren. Bij wisseling van bestuurdersactiviteiten dienen derhalve tevens de bestuurderskaarten gewisseld te worden. Doet men dit niet dan zal de rijtijd gewoon op de eerste bestuurderskaart worden bijgeschreven. Dit is in feite gelijk met de wisseling van registratiebladen in geval van twee bestuurders die rijden met een analoge tachograaf. Met de digitale tachograaf kan overigens bij beide kaarten handmatig worden aangegeven op welk tijdstip zij hun werkzaamheden hebben aangevangen.

De tekst in artikel 10 sluit zo veel mogelijk aan bij een voorgestelde herziening van verordening (EEG) nr. 3820/85, die mede wijziging van verordening (EEG) nr. 3821/85<sup>1</sup> bevat ten aanzien van het maken van een afdruk voorafgaande aan de werktijd (print-out) en de handmatige invoer. Op het moment dat de verordening dit verplicht stelt, kunnen in beginsel de bepalingen in artikel 10 van onderhavige regeling komen te vervallen.

#### Artikel 11

Artikel 2.4:1 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer betreft de verwerking, waaronder de bewaring van de gegevens met betrekking tot de registratieverplichting van rij- en rusttijden door de werkgever of zelfstandige. Op grond van het derde lid van dat besluit kunnen nadere regels worden gesteld, onder andere met betrekking tot de zogenaamde downloadverplichting, die inhoudt dat de vervoerders periodiek de geregistreerde gegevens in het digitale controleapparaat en op de bestuurderskaart naar de bedrijfsadministratie van de vervoerder (doen) overbrengen. Bij gebreke van

bepalingen hierover in verordening (EEG) nr. 3821/85 is in het voornoemde voorstel tot herziening van verordening (EEG) nr. 3820/85 tevens een dergelijke downloadverplichting opgenomen. Artikel 11 vormt een invulling van de bepaling zoals is voorgesteld.

Het eerste lid van artikel 11 betreft het overbrengen van gegevens van het controleapparaat naar een computer bij de administratie van de vestiging door de vervoerder met behulp van de bedrijfskaart. Dit is tenminste elke drie maanden verplicht na de vorige handeling (eerste lid). Door opslag van de gegevens op het bedrijf zijn bedrijfscontroles op de rij- en rusttijden mogelijk. Het gaat in beginsel om alle in het controleapparaat opgeslagen gegevens, waarbij het gebruik van de bedrijfskaart in het apparaat nodig is om alleen de aan het bedrijf, aan die vestiging waarvoor de bedrijfskaart is afgegeven, toegeschreven gegevens te ontsluiten en over te brengen naar de administratie. Dit is van belang in geval het controleapparaat ook gegevens van andere bedrijven heeft geregistreerd. Die gegevens hoeft het bedrijf niet te bewaren.

Naast de gegevens uit het controleapparaat moeten ook de gegevens van de bestuurderskaart worden overgebracht naar de bedrijfsadministratie. Dit kan zonder bedrijfskaart. De verplichting is echter wel aan de vervoerondernemer gericht. De werknemer (bestuurder) draagt de verantwoordelijkheid de gegevens op de bestuurderskaart te bewaren tot aan het tijdstip van deugdelijke overdracht aan zijn werkgever (zie artikel 2.4:1, tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer). De minimum aan te houden regelmaat van deze wijze van overbrengen is tenminste drie weken na de laatste handeling (tweede lid). Alle gegevens moeten van de bestuurderskaart worden gedownload. Die gegevens kunnen dus ook ritten betreffen die de bestuurder heeft gemaakt in opdracht of in dienst van een ander bedrijf. Het gaat erom dat de werkgever of de zelfstandige op het bedrijf per bestuurder een totaaloverzicht heeft van de rij- en rusttijden.

Het is mogelijk dat de werkgever of zelfstandige vanwege bijvoorbeeld een defect aan de bedrijfskaart of het controleapparaat niet aan de verplichting in het eerste lid kan voldoen. Het derde lid schrijft dan voor dat de werkgever of zelfstandige een werkplaats moeten inschakelen om de gegevens voor hem over te brengen op een computer of andere gegevensdrager.

Het kan voorkomen dat een controleapparaat niet meer kan worden gerepareerd en de gegevens niet meer uit het apparaat kunnen worden gedownload. In dat geval zal een erkenninghouder als installateur of reparateur door tussenkomst van de fabrikant of importeur van controleapparaten een certificaat van

onmogelijkheid van gegevensoverdracht verstrekken. Het vierde lid verplicht de werkgever of zelfstandige dit certificaat een jaar na de datum van afgifte van dat document te bewaren. Opdat net als bij de registratie van rij- en rusttijden over een periode van 52 weken kan worden vastgesteld welke gegevens zijn geregistreerd en in dit geval niet konden worden geregistreerd.

#### Artikel 12

De Regeling taken dienst wegverkeer wordt gewijzigd in verband met een nieuwe taak van deze dienst. Gelet op artikel 4b, tweede lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 wordt deze nieuwe taak expliciet aan de RDW opgedragen

De Dienst Wegverkeer (RDW) gaat de registratie van de tachograafkaarten, bijbehorende gegevens van aanvragers en de statussen van de kaarten (geldigheid, verlies, intrekking etc.) namens de Minister van Verkeer en Waterstaat bijhouden. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd tot registreren van de gegevens (artikel 7:7 van de Arbeidstijdenwet). De taak omvat naast registratie tevens uitwisseling van gegevens omtrent de statussen van bestuurderskaarten met instanties die belast zijn met de handhaving van de rij- en rusttijdenregels, zoals politie en inspectie. De RDW krijgt deze taak vanwege de daar aanwezige kennis van registratiesystemen en ervaring met de (internationale) uitwisseling van gegevens omtrent rijbewijzen en kentekens. De registratie van tachograafkaarten is van groot belang voor de handhaving van de regels met betrekking tot de registratieplicht van rij- en rusttijden. Zo mogen bestuurders alleen geldige bestuurderskaarten gebruiken. Opsporingsambtenaren kunnen via het opvragen van de status van een kaart op deze regel toezien. Aan de andere kant kan het niet gebruiken van een bestuurderskaart om geldige redenen worden aangetoond via registratie van de status van de kaart, bijvoorbeeld als gestolen of verloren. Voorts wordt via registratie van statussen voorkomen dat twee bestuurderskaarten worden afgegeven en zo kunnen worden gebruikt voor fraude bij de registratie van rij- en rusttijden.

#### Artikel 13

Onderhavige regeling vervangt de Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten. Deze tijdelijke regeling heeft het mogelijk gemaakt om voor een korte periode, namelijk tot inwerkingtreding van de wijziging van de Arbeidstijdenwet en onder andere de wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de invoering van de digitale tachograaf, de afgifte van tachograafkaarten mogelijk te maken. Artikel 14

bevat het overgangsrecht ten aanzien van reeds verleende en afgegeven tachograafkaarten.

#### Artikel 14

Op basis van de Tijdelijke regeling verstrekking tachograafkaarten zijn reeds aan bestuurders, werkplaatsen en bedrijven tachograafkaarten verleend. Deze tachograafkaarten behouden hun geldigheid onder deze Regeling tachograafkaarten. Er hoeven dus geen nieuwe tachograafkaarten te worden aangevraagd ter vervanging van de reeds verleende tachograafkaarten ingevolge de tijdelijke regeling.

De tijdelijke regeling wordt groten deels in onderhavige Regeling tachograafkaarten gecontinueerd. Er zijn echter op onderdelen wijziging in deze definitieve regeling doorgevoerd ten gevolge van gewijzigde inzichten ten aanzien van de inleverplicht van de tachograafkaart en de intrekking en geldigheid van die kaart. Voor houders van bestuurderskaarten betreffen deze wijzigingen de artikelen 6, 7, eerste lid, en 8, eerste lid. Voor houders van werkplaatskaarten gaat het om de artikelen 6, 7 en 8, eerste lid. Het betreft de artikelen 7 en 8, tweede lid, voor houders van bedrijfskaarten.

Voorts zijn in deze regeling in tegenstelling tot in de tijdelijke regeling wel gebruiksverplichtingen opgenomen. Voor bestuurders gaan de verplichtingen in artikel 10 gelden. Werkgevers en zelfstandigen zullen zich moeten houden aan de verplichtingen in artikel 11.

Om onduidelijkheid te voorkomen over welke regels op een aanvraag van toepassing zijn, is het tweede lid opgenomen.

#### Artikel 15

Deze regeling, de Regeling controleapparaten 2005 en een wijziging van onder andere het Arbeidstijdenbesluit vervoer treden gelijktijdig in werking met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet van 6 juli 2004 tot wijziging van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat (Stb. 2004, 347).

#### Artikel 16

Ten behoeve van een verkorte aanhaling van het opschrift van de regeling is een citeertitel vastgesteld.

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

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

<sup>1</sup> Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 12/2005 vastgesteld door de Raad op 9 december 2004 met het oog op de aanneming van verordening (EG) nr. .../2005 van het Europees Parlement en de Raad van ... tot harmonisatie van

---

bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr.2135/98 van de Raad (PbEU C 63 E).