



Beleidsregel van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 1 december 2013, inzake de toepassing van regels van Verordening (EG) 1071/2009, de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000, houdende bepalingen in verband met de toetsing van evenredigheid van de sanctie van het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager in het busvervoer (Beleidsregel toetsing evenredigheid verlies betrouwbaarheid busvervoer).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 6 van Verordening (EG) 1071/2009, de artikelen 4b en 5 van de Wet personenvervoer 2000, de artikelen 23 en 23a van het Besluit personenvervoer 2000 en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

HOOFDSTUK 1 DEFINITIES EN INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. *zeer ernstige overtredingen*: zeer ernstige inbreuken van de communautaire wetgeving als bedoeld in bijlage IV van verordening 1071/2009/EG;
- b. *strafpunten*: punten die aan de vervoerder worden toegekend indien deze zeer ernstige overtredingen als bedoeld onder a heeft gepleegd.

Artikel 2

Deze beleidsregel heeft betrekking op:

- a. het aantal strafpunten dat moet zijn overschreden alvorens een besluit tot verlies van betrouwbaarheid van de desbetreffende vervoerder of vervoersmanager geen onevenredig strenge sanctie kan worden geacht;
- b. de feiten en omstandigheden die zouden kunnen leiden tot het oordeel dat het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie is, ofschoon het onder a bedoelde minimumaantal strafpunten is overschreden.

HOOFDSTUK 2 STRAFPUNTENSISTEEM

Artikel 3

1. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder is geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder het in artikel 5 aan hem gerelateerde minimumaantal strafpunten heeft overschreden.
2. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager is geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder, waarvoor de vervoersmanager als vakbekwame leidinggevende werkzaam is, het in artikel 5 aan hem gerelateerde aantal strafpunten heeft overschreden.
3. In afwijking van het eerste lid is het verlies van betrouwbaarheid van een vervoerder een onevenredig strenge sanctie indien artikel 7 van toepassing is.
4. In afwijking van het tweede lid is het verlies van betrouwbaarheid van een vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie indien artikel 8, eerste of tweede lid, van toepassing is.

Artikel 4

1. Het aantal toe te kennen strafpunten per zeer ernstige overtreding is als volgt:



ZEER ERNSTIGE OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009 ONDER VERMELDING VAN MSI CODE	STRAF-PUNTEN
101 (a). Overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse rijtijd met $\geq 25\%$	3
101 (b). Overschrijden van de maximaal toegestane tweewekelijkse rijtijd met $\geq 25\%$	3
102. Overschrijden van de maximaal toegestane dagelijkse rijtijd op één dag, met een marge van $\geq 50\%$ zonder een onderbreking of zonder een ononderbroken rusttijd van ten minste 4½ uur in te lassen.	4
201. Nalaten een tachograaf te installeren als vereist door de communautaire wetgeving	6
202. Frauduleus gebruik van een apparaat dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat kan wijzigen	10
203. Nalaten een snelheidsbegrenzer te installeren als vereist door de communautaire wetgeving	10
204. Frauduleus gebruik van een apparaat dat de instellingen van de snelheidsbegrenzer kan wijzigen	10
205. Vervalsen van de registratiebladen van de tachograaf	10
206. Vervalsen van de door de tachograaf en/of bestuurderskaart overgebrachte gegevens	10
301. Rijden zonder geldige APK (Indien vereist door de communautaire wetgeving)	4
302. Rijden met een zeer ernstig gebrek aan onder meer het remsysteem, het stangenstelsel, de wielen/banden, de ophanging of het chassis dat een zodanig onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert dat het leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig	6
401. Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet vervoerd mogen worden (vervoerverbod)	10
402. Vervoer van gevaarlijke stoffen in verboden of niet erkende middelen van omsluiting, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu en leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig	6
403. Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet op het voertuig vermeld zijn (etiketten/borden) als gevaarlijke stoffen, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu en leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig	6
501. Vervoer van passagiers zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs	6
502. Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs	6
503. Vervoer van passagiers door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige communautaire vergunning)	4
504. Vervoer van goederen door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige communautaire vergunning	4
601. Rijden met een vervalste bestuurderskaart	10
602. Rijden met een bestuurderskaart waarvan de chauffeur niet de houder is	10
603. Rijden met een bestuurderskaart verkregen op basis van valse gronden (valse verklaring/document)	10
701. Vervoer van goederen waarbij de maximaal toegestane massa met $\geq 20\%$ wordt overschreden voor voertuigen met een toegestaan gewicht $> 12t$	4
702. Vervoer van goederen waarbij de maximaal toegestane massa met $\geq 25\%$ wordt overschreden voor voertuigen met een toegestaan gewicht van maximaal 12t	4

- De binnen een periode van twee jaar aan een vervoerder toegekende strafpunten worden bij elkaar opgeteld.
- Toegekende strafpunten vervallen twee jaar nadat de desbetreffende veroordeling of sanctie wegens een zeer ernstige overtreding op de communautaire wetgeving onherroepelijk is geworden.

Artikel 5

Het minimumaantal strafpunten is gerelateerd aan het aantal gewaarmerkte afschriften waarover de vervoerder beschikt, zoals vermeld in de onderstaande tabel:

Aantal gewaarmerkte afschriften	Minimumaantal strafpunten
1	15
2-5	30
6-20	40
21-50	50
51-500	$50 + 0,40 \times (\text{aantal vergunningbewijzen} - 50)$
501 en meer	$230 + 0,20 \times (\text{aantal vergunningbewijzen} - 500)$

Artikel 6

Indien mogelijk krijgt de vervoerder ten spoedigste een schriftelijke waarschuwing als ten minste 50%, doch niet meer dan 100% van het minimumaantal strafpunten is bereikt.



HOOFDSTUK 3 VERWIJTBAAARHEID EN PREVENTIE

Artikel 7

1. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder is een onevenredig strenge sanctie, indien:
 - a. de invloed van derden op de handelingen die ten grondslag liggen aan de zeer ernstige overtredingen, doorslaggevend is geweest;
 - b. sprake is van een niet toerekenbaar gebrek aan kennis over de feiten en omstandigheden die hebben geleid tot het begaan van bedoelde overtredingen terwijl kennis daarvan de overtredingen zou hebben voorkomen, of
 - c. sprake is van een door de vervoerder aan te tonen andere situatie van overmacht waardoor één of meer overtredingen niet aan hem zijn te verwijten.
2. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder is een onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder heeft aangetoond dat hij het begaan van bedoelde overtredingen duurzaam heeft beperkt door:
 - a. het geven van de nodige en kenbare bevelen aan de chauffeurs;
 - b. het treffen van structurele maatregelen in de bedrijfsvoering gericht op het bevorderen van de naleving van de regelgeving waarin de zeer ernstige overtredingen zijn bestraft of beboet;
 - c. het aan de chauffeur verstrekken van de nodige middelen voor de naleving van de onder b bedoelde regelgeving, en
 - d. het houden van in redelijkheid te vorderen toezicht ter zake van de onderdelen a tot en met c.
3. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder is een onevenredig strenge sanctie indien zich de omstandigheid als bedoeld in artikel 8, derde lid, voordoet.

Artikel 8

1. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager is een onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder waarvoor hij werkzaam is, op grond van artikel 7, eerste of tweede lid, zijn betrouwbaarheid niet heeft verloren.
2. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager is een onevenredig strenge sanctie indien de vervoersmanager heeft aangetoond dat:
 - a. hij niet verantwoordelijk is voor de bedoelde zeer ernstige inbreuken omdat hij destijds niet degene was die leiding gaf aan de vervoersactiviteiten, of
 - b. hij op gezag van de vervoerder, bedoeld in het eerste lid, of een meerdere gedwongen werd aanwijzingen of bevelen te geven, of na te laten deze te geven, die hebben geleid tot het begaan van de bedoelde zeer ernstige overtredingen.
3. In afwijking van het eerste lid is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoersmanager door zijn wijze van optreden en handelen, dat indruist tegen het bestendig bedrijfsbeleid, als enige verantwoordelijk kan worden gehouden voor het begaan of doen begaan van zeer ernstige overtredingen.

HOOFDSTUK 4 SANCTIES: INTREKKING EN SCHORSING VAN DE COMMUNAUTAIRE VERGUNNING EN DE ONGESCHIKTVERKLARING VAN DE VERVOERSMANAGER

Artikel 9

Bij de voorbereiding van de beslissing omtrent de intrekking dan wel de schorsing van de communautaire vergunning, alsmede de duur van de schorsing, wordt rekening gehouden met de volgende feiten en omstandigheden:

- a. de omvang van de vervoerder gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften;
- b. het vitale belang van continuïteit van de vervoersactiviteiten en de beschikbare alternatieven voor die activiteiten;
- c. de mate waarin de belanghebbenden door de intrekking of schorsing van de communautaire vergunning worden geraakt;
- d. de verstoring van de markt;
- e. de reëel mogelijke alternatieven voor opdrachtgevers van de vervoerder;
- f. recidive, en
- g. zwaarwegende maatschappelijke of economische gevolgen.



Artikel 10

1. Indien het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder geen onevenredig strenge sanctie is, wordt de vergunning van de vervoerder, met inachtneming van de in artikel 9 genoemde feiten en omstandigheden,
 - a. geschorst voor de duur van ten hoogste zes maanden, of
 - b. ingetrokken.
2. De communautaire vergunning van de vervoerder wordt in ieder geval ingetrokken in indien deze in de afgelopen twee jaar geschorst is geweest.

Artikel 11

1. De vervoersmanager die zijn betrouwbaarheid verliest, wordt voor de duur van twee jaar ongeschikt verklaard.
2. De in het eerste lid genoemde termijn van twee jaar kan worden ingekort indien de vervoersmanager aantoont de noodzakelijke maatregelen te hebben genomen om te borgen dat de zeer ernstige overtredingen die hebben geleid tot het verlies van diens betrouwbaarheid zich niet meer zullen voordoen.

HOOFDSTUK 5 REHABILITATIE

Artikel 12

Na de schorsing of intrekking van de communautaire vergunning worden de strafpunten, die de vervoerder heeft opgebouwd en die zijn meegewogen bij het schorsings- of intrekkingbesluit, gewist.

Artikel 13

Ingeval de communautaire vergunning wordt ingetrokken, bedraagt de rehabilitatietermijn twee jaar.

HOOFDSTUK 6 OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 14

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid in het busvervoer.

Artikel 15

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin deze wordt geplaatst.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
namens deze:
De inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport,
J. Thunnissen.*



TOELICHTING

I. Algemeen

Verordening 1071/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 beoogt gelijke mededingingsvoorwaarden en het creëren van een hoger niveau van vakbekwaamheid, een rationalisering van de markt, een betere kwaliteit van de geleverde diensten en verkeersveiligheid. Deze doelstellingen worden onder andere nagestreefd door de aanscherping van de eisen voor toegang tot het beroep van wegvervoerder. Eén van die aangescherpte eisen is de betrouwbaarheidseis. In voorgaande regelgeving behoefde een vervoerder een recente Verklaring Omtrent het Gedrag (hierna: VOG) te overleggen om aan te tonen dat aan de betrouwbaarheidseis wordt voldaan. Door de inwerkingtreding van verordening 1071/2009/EG is de enkele overlegging van een VOG niet voldoende. Ingevolge artikel 6, eerste lid, onder b, van verordening 1071/2009/EG, mag de vervoerder of de vervoersmanager geen onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie in Nederland of een andere lidstaat opgelegd hebben gekregen vanwege een zeer ernstige inbreuk op de communautaire wetgeving (hierna: zeer ernstige overtreding). Deze voormelde zeer ernstige overtredingen worden in bijlage IV van verordening 1071/2009/EG gecategoriseerd en limitatief opgesomd. Met de onderhavige beleidsregel wordt invulling gegeven aan de bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: de minister) met betrekking tot de aanvullende betrouwbaarheidseis zoals uit artikel 6, eerste lid, onder b van verordening 1071/2009/EG voortvloeit.

Elektronisch sanctieregister

Elke lidstaat is verplicht om over een elektronisch sanctieregister te beschikken. Hierin registreert elke lidstaat alle zeer ernstige overtredingen waar onherroepelijke veroordelingen of onherroepelijke sancties voor zijn uitgesproken respectievelijk opgelegd jegens haar vervoerders en vervoersmanagers. Lidstaten kunnen elkaars elektronisch sanctieregisters raadplegen. Hierdoor kan een lidstaat nagaan of de betrouwbaarheid van een vervoerder of vervoersmanager in een lidstaat is komen te ontvallen door onherroepelijk veroordelingen of sancties vanwege een zeer ernstige overtreding. De vervoerder of een vervoersmanager, van wie de betrouwbaarheid in één lidstaat is komen te ontvallen, kan in geen enkele lidstaat (meer) aan de betrouwbaarheidseis voldoen. Indien een vervoerder of zijn vervoersmanager niet (meer) kan aantonen dat hij aan de betrouwbaarheidseis voldoet, dan leidt dat tot de intrekking, schorsing of weigering van de communautaire vergunning, respectievelijk de ongeschikt verklaring van de vervoersmanager.

Een onherroepelijk veroordeling of sanctie vanwege een zeer ernstige overtreding kan volgens verordening 1071/2009/EG al leiden tot het verlies van de betrouwbaarheid. Volgens de Nederlandse wet- en regelgeving bestaat de mogelijkheid dat één onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie nog niet leidt tot het verlies van de betrouwbaarheid. Dit uitgangspunt is in deze beleidsregel uitgewerkt. De toekenning van gewogen strafpunten aan de onderscheiden zeer ernstige overtredingen (artikel 4) en de bepaling van het aantal gecumuleerde strafpunten dat moet worden bereikt vooraleer men de betrouwbaarheid kan verliezen (artikel 5), zijn daarmee zeer belangrijke elementen in deze beleidsregel.

Deze beleidsregel regelt de wijze waarop de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) namens de minister uitvoering geeft aan het onderzoek ingeval de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager in het geding komt doordat een minimumaantal strafpunten voor onherroepelijke veroordelingen of onherroepelijke sancties wegens zeer ernstige overtredingen is overschreden. Dit onderzoek wordt ook wel de evenredigheidsstoets genoemd. Bij de uitvoering van de evenredigheidsstoets onderzoekt de minister of het verlies van de betrouwbaarheid geen onevenredig strenge sanctie is.

Deze beleidsregel is besproken met Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), vertegenwoordiger van de bussector. KNV heeft geen bezwaren naar voren gebracht. De beleidsregel zal twee jaar na inwerkingtreding worden geëvalueerd.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3

Uit artikel 3 volgt dat de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager (nog) niet in het geding is wanneer de vervoerder onder het in artikel 5 aan hem gerelateerde aantal strafpunten blijft; het verlies van betrouwbaarheid wordt een onevenredig strenge sanctie geacht indien dit aantal niet is overschreden. Overschrijdt de vervoerder het aantal strafpunten dan kan dit niet alleen leiden tot het



verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder maar ook tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager die voor deze vervoerder werkzaam is.

Artikel 4

Zeer ernstige overtredingen

De Europese Commissie heeft in bijlage IV van verordening 1071/2009/EG limitatief weergegeven welke overtredingen als zeer ernstige overtredingen aangemerkt worden. Behalve de overtredingen van voorschriften die specifiek voor personenvervoer gelden, worden in de tabel van artikel 4 van deze beleidsregel ook de overtredingen van voorschriften voor goederenvervoer en vervoer van gevaarlijke stoffen genoemd: nummers 401, 402, 403 (gevaarlijke stoffen); 502, 504 (goederenvervoer zonder rijbewijs/vergunning); 701, 702 (overbelading). De reden daarvan is dat verordening 1071/2009/EG bepaalt dat deze overtredingen relevant zijn voor de betrouwbaarheid van alle ondernemingen die *wegvervoer* verrichten – dus ook personenvervoerders. En ofschoon de meeste (rechts)personen met een communautaire vergunning voor busvervoer geen gevaarlijke stoffen of (andere) goederen zullen vervoeren, is het mogelijk dat dit voorkomt, hetzij tijdens het verrichten van personenvervoer met een bus, hetzij als nevenactiviteit met een vrachtwagen; in voorkomende gevallen wordt het niet onlogisch of onredelijk geacht om de betrouwbaarheid van deze vervoerders (ook) af te meten aan de naleving van de desbetreffende regels.

Ter verduidelijking wordt hieronder een nadere uitleg gegeven van een aantal van deze overtredingen.

101a Overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse rijtijd met $\geq 25\%$

Onder 101a valt de overschrijding van de wekelijkse rijtijd met 25% of meer. De maximale rijtijd bedraagt 56 uur (4×9) + (2×10) per week. In de praktijk betekent dit dat de vervoerder in overtreding is als zijn chauffeur $56 \text{ uur} \times 1.25 = 70$ uur of meer in één week heeft gereden.

101b Overschrijden van de maximaal toegestane tweewekelijkse rijtijd met $\geq 25\%$

Onder 101b wordt de overschrijding van de tweewekelijkse rijtijd van 25% of meer verstaan. De maximale rijtijd gedurende twee weken bedraagt 90 uur. In de praktijk betekent dit dat de vervoerder volgens 101b in overtreding is zodra zijn chauffeur gedurende twee weken $90 \text{ uur} \times 1.25 = 112 \frac{1}{2}$ uur heeft gereden.

202 Gebruik van een frauduleus apparaat dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat kan wijzigen

Het gebruik van een apparaat (hulpmiddel) om gegevens van een controleapparaat te manipuleren, valt onder deze overtreding. Het gebruik van een magneet om de digitale tachograaf te manipuleren, levert volgens overtreding 202 een zeer ernstige overtreding op.

401 Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet vervoerd mogen worden (vervoerverbod)

Volgens het ADR (afkorting van: The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) zijn bepaalde categorieën gevaarlijke stoffen uitgesloten van vervoer. Het zijn deze gevaarlijke stoffen, die nooit vervoerd mogen worden, die onder overtreding 401 vallen.

501 Vervoer van passagiers zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs

De vervoerder is in overtreding indien hij een chauffeur in dienst neemt die niet in het bezit is van het juiste rijbewijs om een bus te besturen. Ter illustratie: de vervoerder begaat overtreding 501 indien hij een chauffeur in dienst neemt en hem vervolgens personenvervoer laat verrichten terwijl deze chauffeur niet in het bezit is van een rijbewijs D (met code 95). De chauffeur die ondanks een rijontzegging vanwege een verkeersdelict in privésfeer (bijvoorbeeld onder invloed rijden) een bus blijft besturen zonder de vervoerder in kennis te stellen van zijn rijontzegging, is een voorbeeld van een situatie waarin overtreding 501 niet aan de vervoerder valt toe te rekenen.

503 Vervoer van passagiers door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige communautaire vergunning

De vervoerder die met een verlopen communautaire vergunning vervoer verricht pleegt deze zeer ernstige overtreding.

Strafpuntensysteem

Ondanks dat het in deze beleidsregel gaat om zéér ernstige overtredingen, is de zwaarte van de onderscheiden 23 zeer ernstige overtredingen toch enigszins verschillend. Dat wordt tot uitdrukking gebracht door op een schaal van één tot tien aan elke zeer ernstige overtreding een wegingsfactor toe te kennen. De hoogte van het aantal strafpunten weerspiegelt daardoor de ernst van de zeer ernstige overtreding. Uit de laatste kolom van de tabel van artikel 4 is het aantal strafpunten voor elke zeer ernstige overtreding af te lezen. Zo blijkt uit de tabel dat van alle zeer ernstige overtredingen het aantal



strafpunten voor zeer ernstige overtredingen met een frauduleus karakter het hoogste is. Het aantal strafpunten voor elke zeer ernstige overtreding is in samenspraak met de vervoersector vastgesteld.

Twee jaren termijn (artikel 4, tweede lid en derde lid)

Volgens verordening 1071/2009/EG worden zeer ernstige overtredingen pas in het elektronisch sanctieregister geregistreerd nadat een veroordeling of sanctie hiervoor onherroepelijk is geworden. De onherroepelijk geworden veroordelingen of sancties en de zeer ernstige overtredingen worden voor een periode van twee jaar in het elektronisch register bewaard. Hierdoor hebben behaalde strafpunten een geldigheidsduur van twee jaar vanaf het moment dat de desbetreffende veroordeling of sanctie onherroepelijk is geworden. Strafpunten die vanaf de eerste onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie worden behaald, worden tot twee jaar na dato bij elkaar opgeteld. Indien één gedraging meer dan één zeer ernstige overtreding oplevert (eendaadse samenloop) dan krijgt de vervoerder de strafpunten van één van die zeer ernstige overtredingen. De optelsom van de behaalde strafpunten mag in die twee jaar het minimumaantal strafpunten niet overschrijden. De in artikel 6 bedoelde waarschuwingsbrief faciliteert de mogelijkheid tijdig maatregelen te treffen.

Artikel 5

Een minimumaantal strafpunten

Ingevolge artikel 3 kan zowel de vervoerder als de voor hem werkzame vervoersmanager(s) zijn betrouwbaarheid verliezen indien de vervoerder het minimumaantal strafpunten overschrijdt. Zolang de vervoerder onder het minimumaantal strafpunten blijft, is zijn betrouwbaarheid en dat van zijn vervoersmanager(s) (nog) niet in het geding. Om zowel de kleine als de grote ondernemingen op een eerlijke en gelijkwaardige wijze aan voorwaarden te onderwerpen om aan de betrouwbaarheidseis te kunnen voldoen, is het minimumaantal strafpunten afhankelijk gesteld van de bedrijfsomvang. Aangenomen wordt dat de mogelijkheid om bedrijfsactiviteiten, in casu de vervoersactiviteiten, efficiënter te organiseren toeneemt naarmate een vervoerder een zekere omvang heeft. Met het efficiënter organiseren van de vervoersactiviteiten groeit het vermogen om de wet na te leven, evenals het maatschappelijke belang daarvan. Een vervoerder die zijn bedrijfsvoering efficiënter heeft ingericht, is over het algemeen beter in staat om de voor hem geldende wettelijke voorschriften na te leven. Door betere kennis, technische middelen, ervaring, deskundige medewerkers, organisatiestructuur, milieu- en arbozorg, administratie en het vermogen om te leren van fouten zullen relatief minder overtredingen worden begaan. Het bovenstaande is meegewogen in de totstandkoming van een eenvoudige tabel met een minimumaantal strafpunten voor 6 verschillende omvangsklassen. De kleinste klasse betreft de vervoerder met één voertuig en de hoogste klasse betreft de vervoerder met meer dan vijfhonderd voertuigen. De classificering is globaal gebaseerd op de wijze waarop de bedrijfsvoering is ingericht. Hieronder staat een drietal voorbeelden van vervoerders van een bepaalde omvang en het minimumaantal strafpunten dat zij mogen behalen alvorens de betrouwbaarheid in het geding komt.

- Een vergunninghouder met 80 bussen krijgt als minimum dan $50 + (0,40 \times (80-50)) = 62$ strafpunten.
- Een vergunninghouder met 380 bussen krijgt als minimum dan $50 + (0,40 \times (380-50)) = 182$ strafpunten.
- Een vergunninghouder met 780 bussen krijgt als minimum dan $230 + (0,20 \times (780-500)) = 286$ strafpunten.

Het aantal strafpunten zal in de praktijk waarschijnlijk een optelling zijn van zeer ernstige overtredingen met verschillende wegingsfactoren. Dit betekent dat er verschillende combinaties denkbaar zijn. Stel, een kleine vervoerder met twee bussen maakt een overtreding door vervoer te verrichten met een bus zonder snelheidsbegrenzer (10 strafpunten), en vervolgens wordt geconstateerd dat hij ook heeft verzuimd de vereiste tachograaf te installeren (6 strafpunten). Zijn totaal staat dan op 16 strafpunten, terwijl zijn minimumaantal strafpunten is vastgesteld op 30. Zijn betrouwbaarheid is dus nog niet in het geding, maar hij krijgt wel een waarschuwing omdat hij de 50% grens heeft gepasseerd (zie hieronder). De tabel zal zich in de praktijk moeten bewijzen als een rechtvaardig en doelmatig middel en zal daarom onderdeel zijn van de eerder genoemde evaluatie.

Artikel 6

Indien de vervoerder zijn minimumaantal strafpunten evenwel dreigt te overschrijden, zal de ILT de vervoerder bij brief hiervan op de hoogte stellen nadat de vervoerder 50%, maar niet meer dan 100% van zijn minimumaantal strafpunten heeft opgebouwd. Het kan voorkomen dat de waarschuwingsgrens nog niet is bereikt, maar er binnen een relatief korte periode strafpunten aan de vervoerder worden toegekend, waardoor hij in de registratie in één keer de grens van 100% overschrijdt. Het sturen van een waarschuwingsbrief heeft dan geen zin meer. Door relatief snel een waarschuwings-



brief naar de vervoerder te versturen, wordt deze situatie zoveel als mogelijk voorkomen. Tegelijkertijd wordt voorkomen dat de waarschuwingsbrief geen enkele betekenis meer heeft. Zodra de vervoerder 50% van zijn minimumaantal strafpunten heeft bereikt, zal een eventuele uitbreiding of inkrimping van busvloot geen invloed meer hebben op het minimumaantal strafpunten. Het geldende minimumaantal strafpunten voor de vervoerder zal, na het bereiken van de 50%- grens, worden gehandhaafd.

Artikel 7

Overschrijdt de vervoerder het minimumaantal strafpunten dan kan dit leiden tot het verlies van zijn betrouwbaarheid. Uit artikel 6, tweede lid, onder a van verordening 1071/2009/EG volgt dat de bevoegde instantie (lees: de ILT) moet onderzoeken of het verlies van de betrouwbaarheid, gezien de feiten en omstandigheden, een onevenredig strenge sanctie zou zijn. Op grond van artikel 23, tweede lid, van het Besluit personenvervoer 2000 houdt de ILT bij deze evenredigheidstoets rekening met een tweetal omstandigheden. Deze omstandigheden zijn in artikel 7, eerste en tweede lid opgesomd.

De eerste omstandigheid waar rekening mee wordt gehouden is de mate van verwijtbaarheid van de vervoerder bij de totstandkoming van de zeer ernstige overtreding (lid 1). Hoewel de vervoerder verantwoordelijk is voor de gang van zaken binnen zijn onderneming, zijn er omstandigheden denkbaar waarbij de zeer ernstige overtredingen niet (volledig) aan de vervoerder zijn toe te rekenen omdat hij geen wezenlijke invloed kon uitoefenen op de handelswijze van derden die tot de zeer ernstige overtredingen heeft geleid.

De tweede omstandigheid waar de ILT rekening mee kan houden is de mate waarin de vervoersmanager wezenlijke invloed heeft aangewend om zeer ernstige overtreding te beperken dan wel volledig te voorkomen (lid 2). Een voorbeeld is een zeer ernstige overtreding die betrekking heeft op de rij- en rusttijden. Om zich hiervan vrij te pleiten moet de vervoerder, analoog aan de eisen van artikel 8:1, derde lid van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, aantonen dat hij de nodige instructies heeft gegeven, de nodige maatregelen heeft genomen, de nodige middelen heeft verschaft en het redelijkerwijs te vorderen toezicht heeft gehouden om de naleving van de rij- en rusttijden te verzekeren. Een voorbeeld hiervan is een chauffeur die, geheel op eigen initiatief, onverantwoordelijk rijgedrag vertoont, ondanks dat het bedrijf waarvoor hij werkt er al het redelijkerwijs mogelijke aan heeft gedaan om ernstige overtredingen te voorkomen.

De derde omstandigheid waar de ILT rekening mee kan houden is de situatie waarbij een vervoersmanager als enige verantwoordelijk kan worden gehouden. Uitgangspunt is dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het handelen van een vervoersmanager die onder zijn gezag als werknemer of opdrachtnemer opereert en zich aan deze verantwoordelijkheid niet kan onttrekken door zonder meer te stellen dat hij niet op de hoogte was van de handelswijze van die vervoersmanager. Het derde lid bepaalt dat een vervoerder slechts dan niet verantwoordelijk kan worden gehouden als zich de omstandigheid als bedoeld in artikel 8, derde lid, voordoet: de vervoersmanager heeft op eigen initiatief gehandeld in strijd met bedrijfsbeleid dat naleving van de regelgeving moest borgen, zonder dat de vervoerder daarvan op de hoogte was en redelijkerwijs kon zijn. Het ontvallen van de betrouwbaarheid van de vervoerder wordt in die gevallen als een onevenredig strenge sanctie beschouwd.

Indien de hiervoor omschreven omstandigheden zich voordoen, beslist de ILT dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder geen onevenredige strenge sanctie is, wat dus resulteert in het behoud van de betrouwbaarheid.

Artikel 8

Artikel 8, eerste lid

Indien de vervoerder op grond van het hiervoor genoemde artikel 7, eerste of tweede lid, zijn betrouwbaarheid behoudt, dan is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie. Gesteld kan worden dat het verlies en behoud van betrouwbaarheid van de vervoerder in een directe relatie staat tot het verlies en behoud van betrouwbaarheid van de vervoersmanager. Hierop zijn twee uitzonderingen mogelijk die onder het tweede en derde lid worden opgesomd.

Artikel 8, tweede lid

Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder leidt in twee situaties niet regelrecht tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager. De eerste situatie betreft het geval waarin de vervoersmanager aantoont dat hij niet verantwoordelijk is voor de zeer ernstige overtredingen omdat hij ten tijde van de betreffende zeer ernstige overtredingen niet degene was die leiding gaf aan de vervoersactiviteiten. In een dergelijk geval zal de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid behouden



ondanks dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een evenredige strenge sanctie is.

Een tweede situatie betreft het geval waarin de vervoersmanager zich in een gezagsverhouding bevond van een ondergeschikte tegenover een meerdere waarin hij gedwongen werd aanwijzingen of instructies te geven of na te laten die tot zeer ernstige overtredingen hebben geleid. De vervoersmanager dient aan te tonen dat er sprake was van een zodanig zakelijk overwicht waartegen hij als vervoersmanager geen of onvoldoende weerstand kon bieden. In een dergelijk geval zal de vervoersmanager eveneens zijn betrouwbaarheid behouden, ondanks dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een evenredige strenge sanctie is.

Artikel 8, derde lid

De vervoersmanager die op een onverantwoordelijke wijze en tegen het bestendige bedrijfsbeleid in solistisch heeft gehandeld, wat tot zeer ernstige overtredingen heeft geleid, verliest zijn betrouwbaarheid. De vervoersmanager heeft zodanig gehandeld dat de vervoerder niet op de hoogte was van diens onbetrouwbare gedrag en dat dit ook niet van de vervoerder mocht worden verwacht. In een dergelijk geval, is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager geen onevenredig strenge sanctie. Dit geval is een uitzondering op het beginsel in het eerste lid dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager pas een evenredig strenge sanctie kan zijn nadat de vervoerder waarvoor hij werkzaam is zijn betrouwbaarheid heeft verloren.

Artikel 9

Artikel 9, onder a tot en met e

De communautaire vergunning van de vervoerder die zijn betrouwbaarheid heeft verloren, wordt ingetrokken of geschorst. Intrekking of een schorsing van de communautaire vergunning en de duur van een schorsing kan voor een grote vervoerder andere consequenties hebben dan voor een kleinere. Derhalve wordt bij de keuze tussen een intrekking of schorsing van de communautaire vergunning en bij het bepalen van de duur van de schorsing rekening gehouden met de omvang van de vervoerder. Verder kan een intrekking of schorsing van een communautaire vergunning ook zijn weerslag hebben op betrokken partijen die op enigerlei wijze in relatie staan tot de vervoerder. Om een proportionele sanctie op te kunnen leggen, wordt bij de keuze tussen een intrekking of schorsing van de communautaire vergunning en de bepaling van de duur van een eventuele schorsing derhalve gekeken naar de gevolgen voor deze betrokkenen partijen. Verder raakt een intrekking van een communautaire vergunning van een vervoerder die bijvoorbeeld 80 werknemers in dienst heeft niet alleen de vervoerder maar heeft ook ingrijpende gevolgen voor de 80 in dienst zijnde werknemers. Ook met dergelijke omstandigheden wordt daarom rekening gehouden bij de voorbereiding van een besluit tot intrekking of schorsing en het bepalen van de duur van een eventuele schorsing van de communautaire vergunning.

Artikel 9, onder f

Een vervoerder wiens communautaire vergunning tijdens de twee jaar voorafgaand aan het verlies van zijn betrouwbaarheid reeds eerder is geschorst, is een recidivist. Recidive rechtvaardigt verzwaring van een op te leggen sanctie; de eerdere schorsing heeft de vervoerder er kennelijk niet van weerhouden opnieuw zeer ernstige overtredingen te plegen. In dat geval is schorsing daarom niet aan de orde en zal direct worden overgegaan tot intrekking van de communautaire vergunning.

Artikel 10

De intrekking en schorsing van de communautaire vergunning zijn geen onbekende sancties. De Wet personenvervoer 2000 voorziet (in artikel 99) in die mogelijkheden, in het geval niet meer aan de betrouwbaarheidseis wordt voldaan. De maximale duur van schorsing zal zes maanden bedragen. De communautaire vergunning zal worden ingetrokken indien uit feiten en omstandigheden, als bedoeld in artikel 9, blijkt dat niet kan worden volstaan met een schorsing van de vergunning. Van een dergelijke situatie is in ieder geval sprake indien de vervoerder aangemerkt kan worden als een recidivist (zie verder de toelichting op artikel 9 onder f).

Artikel 11

De vervoersmanager kan bij verlies van zijn betrouwbaarheid voor de duur van twee jaar ongeschikt worden verklaard. Tot de inwerkingtreding van verordening 1071/2009/EG ontbrak een dergelijke sanctie in de voormalige wetgeving. Een vervoersmanager die in één lidstaat ongeschikt is verklaard, kan, ingevolge artikel 14 van verordening 1071/2009/EG, binnen de grenzen van de Europese Unie bij geen enkele vervoerder als vervoersmanager worden aangesteld. Uit artikel 11, tweede lid volgt dat



de ongeschiktheidstermijn van twee jaar ingekort kan worden indien de vervoersmanager bewijst de noodzakelijke maatregelen te hebben getroffen om de zeer ernstige overtredingen die onder zijn leiding zijn begaan in de toekomst te voorkomen. Een voorbeeld hiervan is de vervanging van analoge tachografen door digitale tachografen om de rij- en rusttijden nauwkeuriger te kunnen bepalen en tachograaffraude te voorkomen.

Artikel 12

Artikel 12 bepaalt dat het totale aantal strafpunten dat ten grondslag ligt aan de opgelegde sanctie wordt gewist zodra de communautaire vergunning is ingetrokken of geschorst. Strafpunten die geen rol hebben gespeeld bij de intrekking of schorsing van communautaire vergunning worden niet gewist. Dit geval doet zich voor indien strafpunten worden behaald nadat is vastgesteld dat de vervoerder zijn minimumaantal strafpunten heeft overschreden en de communautaire vergunning is ingetrokken of geschorst.

Artikel 13

Bij een intrekking van een communautaire vergunning bedraagt de rehabilitatietermijn twee jaar. De vervoerder kan vanaf acht weken voor het verstrijken van zijn rehabilitatietermijn een aanvraag voor verlening van een nieuwe communautaire vergunning indienen.