

Vergaderjaar 2006–2007

30 959

Rijksbrede aanpassing van regels omtrent de reductie en vereenvoudiging van vergunningen teneinde de regeldruk te verminderen (Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMEEN

1. Doel en aanleiding van het wetsvoorstel

In de Meibrief Vereenvoudiging Vergunningen van 28 april 2006 aan de Tweede Kamer heeft het kabinet aangekondigd de vergunninglast aanzienlijk te reduceren (Kamerstukken II 2005/06, 29 515, nr. 140). Het aanpakken van de regeldruk is een belangrijk speerpunt van het kabinetsbeleid en levert een grote bijdrage aan het versterken van het ondernemerschap. Het verminderen van de vergunninglast maakt onderdeel uit van een groot pakket maatregelen die het kabinet neemt om de regeldruk terug te dringen en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

Aanleiding voor de brief was het advies van de Taskforce Vereenvoudiging Vergunningen dat bij brief van 23 juni 2005 is aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/06, 29 515, nr. 84) en waarin een tiental inhoudelijke voorstellen zijn gedaan. Het advies toont aan dat er, ondanks de reeds genomen initiatieven, nog veel te verbeteren valt. Het kabinet deelt die overtuiging en heeft ook besloten het advies van de Taskforce Vereenvoudiging Vergunningen op hoofdlijnen over te nemen. In de Kabinetsreactie van 9 september 2005 heeft het kabinet aangegeven hoe het de verdere acties ter vermindering van de vergunninglast en verbetering van de vergunningverlening ter hand zal nemen. Uitgangspunt voor het kabinet is dat vergunningverlening een onmisbaar en effectief middel is voor de overheid om publieke belangen via voorafgaande toetsing van mogelijk risicovolle maatschappelijke activiteiten te beschermen. De vergunning dient echter een doeltreffend en evenredig middel te zijn. Als de bescherming van de publieke belangen kan worden gerealiseerd zonder voorafgaande individuele toetsing is er geen reden voor het hanteren van een vergunning.

Met het Project Vereenvoudiging Vergunningen is invulling gegeven aan de voorstellen die zijn gedaan in het advies van de Taskforce Vereenvoudiging Vergunningen. De uitvoering van dit project werd georganiseerd en gecoördineerd door een tijdelijke projectdirectie, die bij het ministerie van Economische Zaken was ondergebracht. In het kader van het Project Vereenvoudiging zijn door de ministeries alle bestaande vergunningen

aan een herbeoordeling onderworpen. De vergunningen zijn getoetst aan het Toetsingskader Vergunning, dat was ontwikkeld door de Taskforce Vereenvoudiging Vergunningen. Ook decentrale vergunningen zijn door provincies, gemeenten en waterschappen doorgelicht aan de hand van het Toetsingskader.

In de Meibrief zijn de resultaten van de doorlichting van alle vergunningstelsels op rijksniveau en decentraal niveau gepresenteerd. De doorlichting bij de Rijksoverheid heeft opgeleverd dat 40% van alle vergunningen kan worden afgeschaft en 21% van alle vergunningstelsels. De doorlichting van de modelverordeningen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft opgeleverd dat er voor tweederde van deze stelsels mogelijkheden zijn voor bundeling, afschaffing, vereenvoudiging of verbetering. Met deze uitkomsten wordt voor een belangrijk deel tegemoet gekomen aan de motie van het Kamerlid Van Aartsen (Kamerstukken II 2004/05, 30 300, nr. 15). In deze motie werd de regering verzocht het aantal vergunningstelsels en de bijbehorende administratieve lasten voor het bedrijfsleven uiterlijk 31 december 2006 te halveren. In de brief van 28 april 2006 heeft het kabinet aangegeven de implementatie van de voorstellen voortvarend ter hand te nemen. Dit wetsvoorstel strekt hier onder meer toe. Dit wetsvoorstel heeft het karakter van een verzamelwet waarbij meerdere departementen zijn betrokken. In deze rijksbrede verzamelwet worden de meer «eenvoudige», niet controversiële voorstellen opgenomen. Met betrekking tot de overige voorstellen hebben de departementen een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin is aangegeven hoe en wanneer zij de voorstellen gaan uitvoeren. Een groot deel van de overige voorstellen vallen overigens al onder lopende trajecten, zoals het algemene programma om de administratieve lasten te verminderen en de verschillende herijkingsoperaties van de departementen met betrekking tot de regelgeving. Ook zullen veel van de overige voorstellen de komende jaren tot stand komen via lagere regelgeving. Bij de meer complexe wetswijzigingen zal het effect van de doorlichting van de vergunningen pas op langere termijn voelbaar worden. In het wetsvoorstel wordt ook een aantal uitgewerkte wetten ingetrokken. Dit past goed in het streven van het kabinet om het aantal regels te verminderen.

2. De voorgestelde wijzigingen

2.1 De Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus

Op grond van artikel 9, tiende lid, van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus dienen beveiligingsorganisaties en recherchebureaus een instructie vast te stellen voor het personeel dat onderscheidenlijk bij deze organisaties werkzaam is. Deze heeft tot doel een taakomschrijving te verschaffen waarin de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het personeel tot uitdrukking komen. De instructie en elke wijziging ervan behoeven de goedkeuring van de Minister van Justitie.

De behoefte aan standaardisering en de wens tot controle van de instructie op mogelijke tegenstrijdigheden met de wet vormen de belangrijkste redenen voor het goedkeuringsvereiste.

In het kader van het project Vereenvoudiging Vergunningen is besloten dat de verplichting tot goedkeuring kan komen te vervallen. De beveiligingsorganisaties en recherchebureaus zijn immers zelf goed in staat medewerkers te wijzen op de verantwoordelijkheden en bevoegdheden en er voor te waken dat de inhoud van de instructie niet strijdt met de wet. Indien gewenst kunnen zij gebruik maken van de standaardinstructie voor het personeel die het ministerie van Justitie heeft opgesteld, mede om de administratieve lasten voor voormelde organisaties te verminderen. Het opstellen van deze standaardinstructie is een van de

voorstellen tot vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven, voortvloeiende uit de regelgeving van het ministerie van Justitie (Kamerstukken II 2003/04, 29 515, nr. 8).

2.2 De Wet vervoer binnenvaart

Deze wijziging van de Wet vervoer binnenvaart loopt vooruit op de invoering van het wetsvoorstel Binnenvaartwet (Kamerstukken II 2005/06, 30 523, nr. 1 e.v.). In de huidige systematiek van de Wet vervoer binnenvaart kan de vergunning voor beroepsgoederenvervoer zonder bezwaar worden gemist. De gedachte achter deze vergunning is het houden van toezicht op de verplichting voor de ondernemer om te beschikken over een bewijs van vakbekwaamheid, een bewijs van kredietwaardigheid en een bewijs van betrouwbaarheid. Alle drie de elementen zijn implementatie van Richtlijn (EEG) nr. 87/540 van de Raad van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322). Het eerste element, de vakbekwaamheid, is daadwerkelijk geïmplementeerd, aangezien dat dwingend is voorgeschreven in de richtlijn. Het tweede en derde element zijn in de richtlijn optioneel en daaraan is nooit invulling gegeven, reden waarom deze elementen in de Binnenvaartwet niet zullen terugkeren. Slechts de vakbekwaamheid blijft over als eis voor de ondernemer, maar voor het toezicht daarop is een extra document als de vergunning niet noodzakelijk. De vervoervergunning, het vergunningbewijs, de inschrijving eigen vervoer en het inschrijvingsbewijs eigen vervoer ontleenden hun bestaansrecht aan de inmiddels afgeschafte systematiek van de vrachtverdeling (toerbeurtsysteem). Zij dienden om de gescheiden deelmarkten te markeren. Nu deze documenten niet meer nodig zijn, en ook in het wetsvoorstel Binnenvaartwet niet meer zullen worden opgenomen, kunnen zij reeds nu zonder bezwaar vervallen. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de memorie van toelichting op de Binnenvaartwet (nr. 3, § 3.3, p. 8).

Het voorstel noopt tevens tot aanpassing van lagere regelgeving, zoals wijziging van het Besluit vervoer binnenvaart en intrekking van diverse ministeriële regelingen.

2.3 De Wet personenvervoer 2000

De in dit artikel V opgenomen wijzigingen van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) betreffen de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en (in sommige gevallen) indeplaatsstelling ervan door de communautaire vergunning. De wijzigingen vloeien niet alleen voort uit het actieprogramma Vereenvoudiging vergunningstelsels maar ook uit het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de Wp2000 en uit het actieprogramma «Beter Geregeld» van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De vergunning voor collectief personenvervoer is in de Wp2000 zowel voor openbaar vervoer als voor besloten busvervoer vereist, teneinde de integratie tussen beide sectoren te bevorderen. Het betreft de toegang tot het beroep. Er wordt getoetst op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Deze vergunning is verplicht voor alle Nederlandse ondernemers die binnen Nederland busvervoer verrichten en betreft daarmee een nationale verplichting. Voor Nederlandse ondernemers die grensoverschrijdend vervoer verrichten is zowel de vergunning voor collectief personenvervoer als de communautaire vergunning verplicht. Dat betekent dat ondernemers die grensoverschrijdend verkeer verrichten twee keer een vergunning moeten aanvragen. De eisen van de communautaire vergunning sluiten aan op de eisen van de vergunning

voor collectief personenvervoer; het betreft dezelfde type eisen en een soortgelijke toets op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. De communautaire vergunning beoogt een grote mate van gelijkwaardigheid in de beroepsgroep te creëren en de kwaliteit van het beroepsvervoer te waarborgen.

De reden om de vergunning voor collectief personenvervoer af te schaffen is gelegen in het feit dat uit zowel de evaluatie van de Wp2000 als uit de departementale vergunningdoorlichting de doelmatigheid van het naast elkaar bestaan van twee vergunningstelsels voor de toegang tot het beroep van busvervoerder niet kan worden aangetoond. De verschillende vergunningen waarover vervoerbedrijven moeten beschikken, leiden in de praktijk tot administratieve en financiële lasten voor zowel ondernemers als overheid.

Door het schrappen van de vergunning voor collectief personenvervoer en in het binnenlands vervoer het vervangen daarvan door de communautaire vergunning zullen in het algemeen zowel de bestuurslasten voor de overheid als de administratieve lasten voor het bedrijfsleven dalen.

Overigens heeft de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer ook gevolgen voor zogenaamde «eigen vervoerders». Met de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer, vervalt eveneens de verplichting tot het hebben van een vergunning voor collectief personenvervoer onder beperkingen. Voor deze beperkte vergunning gelden niet de eisen van vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en kredietwaardigheid. Deze uitzondering is beperkt tot besloten busvervoer dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt, voorzover dat besloten busvervoer wordt verricht als nevenactiviteit of op niet-commerciële basis. Deze vervoerbedrijven hoeven met de afschaffing geen vergunning meer te hebben voor het door hen te verrichten vervoer en daarmee ook geen communautaire vergunning. Eerder was deze vergunningplicht – tot het hebben van een vergunning voor collectief personenvervoer onder beperkingen – opgenomen in het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000). Met het vervallen van de vergunningplicht voor collectief personenvervoer op wetsniveau zouden de nu in artikel 2 van de Wp2000 en artikel 2 van het Bp2000 opgenomen groepen vervoerders een communautaire vergunning moeten bezitten. Dat is niet de bedoeling van de wetgever. Er is daarom voor gekozen om in artikel 4 van de Wp2000 de mogelijkheid op te nemen om op het niveau van het Bp2000 bepaalde groepen uit te zonderen van de plicht tot het hebben van een communautaire vergunning.

2.4 De Telecommunicatiewet

Voor het gebruik van frequentieruimte is overeenkomstig artikel 3.3 van de Telecommunicatiewet in beginsel een vergunning vereist. Artikel 3.4 van de Telecommunicatiewet regelt wanneer hierop een uitzondering mogelijk is en dus geen vergunning is vereist voor het gebruik van frequentieruimte. In de huidige wet is geregeld dat voor het gebruik van in het frequentieplan aangewezen frequentieruimte geen vergunning is vereist wanneer die frequentieruimte voor een in het frequentieplan aangegeven bestemming door eenieder mag worden gebruikt. Gedacht kan worden aan afstandbedieningen en draadloze telefoons.

Daarnaast is geregeld dat voor het gebruik van frequentieruimte die tot gebruik strekt van aangewezen overheidsorganen die zijn belast met de zorg voor de veiligheid van de staat, de defensie en de handhaving van de rechtsorde geen vergunning is vereist.

Het voornemen bestaat om het gebruik van frequentieruimte wat betreft radar en SART (Search And Rescue Transponder) vergunningvrij te maken en om te zetten in algemene regels. Voorts bestaat het voornemen om geen vergunningseis meer te stellen aan het gebruik van frequentieruimte

voor marifonie en radiozendamateurs. Deze voornemens zijn ook opgenomen in de Nota Frequentiebeleid 2005, die op 7 november 2005 bij brief door de Minister van Economische Zaken namens het kabinet aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstukken II 2005/06, 24 095, nr. 188). Eén van de uitgangspunten van deze Nota is het streven naar vergunningvrijheid daar waar dat mogelijk is. Het vergunningvrij maken van deze categorieën betekent overigens niet dat er geen toezicht meer zal plaatsvinden. Toezicht zal op dezelfde wijze worden gecontinueerd zoals heden reeds geschiedt. Bij overtreding van bepalingen die betrekking hebben op het gebruik van frequentieruimte kan het Agentschap Telecom op grond van hoofdstuk 15 van de Telecommunicatiewet de volgende bestuursrechtelijke handhavingsmiddelen inzetten: het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom. In verband met internationale verplichtingen zal wel een meldingsplicht en een eis van bekwaamheid worden gesteld. Dit laatste wordt getoetst door middel van een examen. Dit betekent een reductie aan vergunningen van circa 66 000. Via voorlichting zullen bedrijven en burgers worden geïnformeerd over de afschaffing van deze vergunningen.

Om de reductie aan vergunningen mogelijk te maken is een wijziging van artikel 3.4 noodzakelijk. De huidige wet stelt immers dat het gebruik van in het frequentieplan aangewezen frequentieruimte voor een in het frequentieplan aangegeven bestemming die door eenieder mag worden gebruikt, vergunningvrij is. Gezien de eisen die nog moeten worden gesteld aan bekwaamheid (exameneis), behoort het dus niet eenieder vrij te staan deze frequentieruimte te gebruiken. De huidige wet biedt echter niet voldoende ruimte om dergelijke nadere eisen te stellen bij vergunningvrij gebruik. Daarom wordt voorgesteld artikel 3.4 aan te passen zodat geen vergunning nodig is voor bepaalde in het frequentieplan aangegeven bestemmingen. Wel zal vanwege internationale verplichtingen het nodig zijn nadere regels te stellen aan bekwaamheidseisen en een meldingsplicht.

Naast deze wetswijziging zal het Frequentiebesluit moeten worden aangepast om de mogelijkheid te bieden om in geval van vergunningvrij gebruik van frequentieruimte zoals aangegeven eisen te kunnen stellen aan de bekwaamheid van de gebruiker en regels te geven inzake een meldingsplicht.

Ten slotte zal in het frequentieplan moeten worden aangegeven dat bepaalde frequentieruimte vergunningvrij kan worden gebruikt.

2.5 De Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten

Artikel 38 van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) stelt dat het een zorgverzekeraar is verboden zelf AWBZ-zorg te leveren of bestuurlijk of financieel in een AWBZ-instelling deel te nemen. Het vergunningsaspect heeft betrekking op de ontheffing van dit verbod door het College voor zorgverzekeringen. Voorgesteld wordt, om artikel 38 AWBZ te laten vervallen.

Hier zijn twee redenen voor. De AWBZ wordt uitgevoerd door zorgverzekeraars in de zin van de Zorgverzekeringswet. Dit zijn private schadeverzekeraars, waarop artikel 3:36 van de Wet op het financieel toezicht (Wft) van toepassing is. Dat artikel brengt met zich dat het zorgverzekeraars verboden is naast de uitoefening van het verzekeringsbedrijf handelsactiviteiten uit te voeren, tenzij deze rechtstreeks met het verzekeringsbedrijf samenhangen. De reden hiervoor is dat de risicodragendheid die doorgaans met het verrichten van handelsactiviteiten gepaard gaat, de soliditeit van de verzekeraar in gevaar zou kunnen brengen. Het uitvoeren van de AWBZ, een publiekrechtelijke verzekering die er tezamen met de privaatrechtelijke zorgverzekering toe leidt dat de inwoners van Nederland tegen noodzakelijk zorgkosten gedekt zijn,

geschiedt echter op dit moment niet risicodragend en hangt bovendien sterk samen met de uitvoering van het verzekeringsbedrijf, met als gevolg dat dit aan de zorgverzekeraars is toegestaan. Indien artikel 38 AWBZ geschrapt wordt, zal het zorgverzekeraars, gezien artikel 3:36 Wft, weliswaar zijn toegestaan om zelf AWBZ-zorg te verlenen of bestuurlijk of financieel in AWBZ-instellingen deel te nemen, maar alleen voor zover daarmee geen risico wordt gelopen. Voorzover het om beleggen gaat, moet binnen de beleggingsregels uit de toezichtswetgeving worden gebleven. De mogelijkheid om zelf zorg te verlenen of in zorginstellingen deel te nemen wordt verder nog beperkt door de regels die krachtens de Wet toelating zorginstellingen (Wtzi) aan dergelijke instellingen worden gesteld. De eerste reden voor het schrappen van artikel 38 AWBZ is derhalve, dat deze naast de reeds bestaande regels overbodige regelgeving bevat.

De tweede reden is dat ook binnen de care wordt gestreefd naar geleidelijke vergroting van mogelijkheden voor zorgverzekeraars en zorgaanbieders om doelmatig te werken, verantwoordelijkheden te nemen en in te spelen op de wensen van de verzekerden (zie daarover onder andere de brief van de Staatssecretaris van VWS van 9 juni 2006 over de toekomst van de AWBZ (Kamerstukken II 2005/06, 30 597, nr. 1). Voor zover de Wft en de Wtzi derhalve na het schrappen van artikel 38 AWBZ mogelijkheden voor zorgverzekeraars open laten om zelf AWBZ-zorg te leveren – in de praktijk zouden deze met name kunnen liggen in de mogelijkheid om extramurale zorg te verlenen – is dat dan ook gewenst.

2.6 Intrekking LNV-wetten

Met betrekking tot de vereenvoudiging van de onder het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: LNV) ressorterende vergunningstelsels heeft de Minister van LNV bij brief van 28 april 2006 de Voorzitter van de Tweede Kamer bericht omtrent zijn voornemens (Kamerstukken II 2005/06, 29 515, nr. 138). Circa 50% van de nationaal ingegeven vergunningstelsels zal kunnen vervallen, de meeste daarvan via aanpassing van lagere regelgeving. Het overgrote deel daarvan komt nog dit jaar of in de loop van 2007 tot stand. Er lenen zich op het gebied van de vergunningen echter geen voorstellen van LNV voor opname in onderhavig verzamelwetsvoorstel. De vier LNV-voorstellen voor toepassing van het beginsel van de *lex silencio positivo* bij de vergunningverlening worden nog dit jaar door aanpassing van de betrokken ministeriële regelingen gerealiseerd.

Van de gelegenheid van dit wetsvoorstel wordt echter gebruik gemaakt om in aanvulling op de vele reeds getroffen inhoudelijke maatregelen de wetgeving op het terrein van LNV verder op orde te brengen door de intrekking van een aantal uitgewerkte wetten. De intrekking van de in onderhavig voorstel opgenomen uitgewerkte wetten is vooralsnog nergens onder te brengen. Het onderhavige voorstel biedt hiertoe een uitstekende mogelijkheid, reden waarom tot opname is overgegaan. De intrekking komt de inzichtelijkheid met betrekking tot het regelbestand ten goede en daarmee de publieksvriendelijkheid daarvan. In de artikelsge wijze toelichting wordt kort nader op de achtergrond van de in te trekken wetten ingegaan.

2.7 Sanctiewet 1977

Afdeling 4 van de Sanctiewet 1977, Vrijstelling en ontheffing, kan vervallen. Sanctieregelingen worden uitsluitend tot stand gebracht ter uitvoering van internationale verplichtingen, neergelegd in Resoluties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties of in Europese regelgeving. Als daarin geen vrijstellings- of ontheffingsmogelijkheid is geopend, kan Afdeling 4 van de Sanctiewet 1977 geen toepassing vinden. Als internatio-

nale regelgeving wel voorziet in de mogelijkheid van vrijstelling of onthef-
ting, wordt voor nationale implementatie daarvan een specifieke ministe-
riële regeling op grond van de Sanctiewet 1977 tot stand gebracht. Daarin
worden tevens de noodzakelijke uit de desbetreffende internationale
regelgeving voortvloeiende toepassingsvoorwaarden geregeld. De
vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheid in de Sanctiewet 1977 is daar-
door een dode letter.

Bij de totstandkoming van internationale regelgeving zal de Nederlandse
inzet mede steunen op het uitgangspunt dat het aanbeveling verdient om
in de regelgeving zelf te omschrijven op welke gevallen bepaalde voor-
schriften niet van toepassing zijn, in plaats van het creëren van
vrijstellings- en ontheffingsbevoegdheden.

3. Overleg- en adviesverplichtingen

3.1 De Wet vervoer binnenvaart

Het bedrijfsleven zoals vertegenwoordigd in het Deelorgaan binnenvaart
heeft de voorstellen tot intrekking van de documenten (vergunningen),
opgenomen in dit wetsvoorstel, besproken op 14 maart 2006 en heeft
daarmee ingestemd.

3.2 De Telecommunicatiewet

Het Agentschap Telecom heeft op 3 juli 2006 een uitvoerbaarheids- en
handhaafbaarheidstoets verricht (AT-EZ/5799330). De gemaakte opmer-
kingen zijn meegenomen bij de wijziging van artikel 3.4 van de
Telecommunicatiewet.

4. Toets inzake Bedrijfseffecten, Milieu-effecten en Uitvoerbaar- heid en Handhaafbaarheid alsmede Bestuurslasten en Administratieve Lasten

4.1 De Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus

Administratieve lasten

De wijziging van artikel 9, tiende lid, van de Wet particuliere beveiligings-
organisaties en recherchebureaus strekt er toe om de eis dat de instructie
voor het personeel van beveiligingsorganisaties en recherchebureaus en
elke wijziging daarvan de goedkeuring behoeft van de Minister van
Justitie te laten vervallen.

De Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus is
beoordeeld in het kader van de doelstelling van het kabinet om de admini-
stratieve lasten van het bedrijfsleven aanzienlijk te verminderen. In het
kader daarvan zijn de kosten die uit deze wet voor het bedrijfsleven voort-
vloeien, per handeling gekwantificeerd. Blijkens deze kwantificering
bedragen de administratieve lasten die gemoeid zijn met de aanvraag om
goedkeuring van de personeelsinstructie € 34,- en bedraagt het aantal
verzoeken om goedkeuring 420 per jaar. Het vervallen van de wettelijke
goedkeuringseis betreffende de personeelsinstructie betekent volgens
deze becijfering een kostenbesparing voor het bedrijfsleven van
€ 14 000,- per jaar.

4.2 De Wet vervoer binnenvaart

Administratieve lasten

Met de voorgestelde wijzigingen hoeven per jaar 125 bedrijven geen
vervoervergunning en 453 bedrijven geen vergunningbewijs meer aan te
vragen. De jaarlijkse reductie aan administratieve lasten betreft voor de

vervoervergunning € 22 500,- en voor het vergunningbewijs € 20 000,- per jaar.

Leges

De vermindering van de verschuldigde leges bedraagt € 13 125,- respectievelijk € 47 565,- per jaar.

	aantal vergunningen op jaarbasis	administratieve lasten	leges
Vervoervergunning	125	22 500	13 125
Vergunningbewijs	453	20 000	47 565
inschrijving eigen vervoer		Verwaarloosbaar	
Inschrijvingsbewijs		Verwaarloosbaar	

434 De Wet personenvervoer 2000

Administratieve lasten

De administratieve lasten zijn de kosten voor vervoerbedrijven die voortvloeien uit de aanvraag voor een vergunning van collectief personenvervoer. Het betreft het invullen van de aanvraag en het aanleveren van informatie over betrouwbaarheid (verklaring omtrent gedrag van de bestuurders van de onderneming), kredietwaardigheid (een goedgekeurde jaarrekening of rapport van bevindingen van accountant of soortgelijke deskundige), en vakbekwaamheid (bewijs van vakbekwaamheid en het bewijs dat de vakbekwame persoon ook permanent en daadwerkelijk leiding geeft).

Het aantal bedrijven dat geen vergunning voor collectief personenvervoer meer hoeft aan te vragen is 450; deze vervoerbedrijven bezitten op dit moment zowel een vergunning voor collectief personenvervoer als een communautaire vergunning.

Het leeuwendeel van de lasten wordt veroorzaakt door de inhoudelijke toetsing aan de eisen voor de toetreding tot het beroep, en die blijven onveranderd. Voor zowel de bedrijven die al een communautaire vergunning bezitten als de bedrijven die deze moeten aanvragen, geldt dat elke vijf jaar een inhoudelijke toets op de vergunningvereisten plaatsvindt. Wat wel verandert is het bedrag aan lasten die samenhangen met het aanvragen en hebben van een vergunning en vergunningbewijzen als zodanig. Behalve het verwaarloosbare aankruisen van een vakje op een formulier, bestaan die uit het voorradig hebben van de (extra) documenten in de bussen en op het kantoor van het vervoerbewijs. Deze verlichting geldt niet voor alle bedrijven; ongeveer 10% (51) van de ondernemingen verricht geen vervoer buiten Nederland, en hoeft nu alleen een vergunning voor collectief personenvervoer te hebben. Deze bedrijven zullen een communautaire vergunning moeten aanvragen.

Gezien het bovenstaande betreft de administratieve lastenreductie gemiddeld maximaal € 6 000,- op jaarbasis. Zoals opgemerkt zullen administratieve lasten blijven bestaan, aangezien op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid ongeveer 500 bedrijven elke vijf jaar zullen worden getoetst.

Bestuurslasten

De afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer zal een geringe verlichting van de bestuurslasten tot gevolg hebben. Het grootste deel van de vervoerbedrijven (in spe) zal immers één vergunning minder aanvragen. Vanzelfsprekend verdwijnen ook de bijbehorende controle-documenten (vergunningbewijzen), voorzover specifiek gericht op de af te schaffen vergunning voor collectief personenvervoer. Door de afschaffing behoeven er minder administratieve handelingen, zoals registratie en facturering, te worden verricht. Omdat de toetsing van de vervoerbedrijven echter inhoudelijk hetzelfde blijft (zie paragraaf 2.4 van deze

toelichting), is de verlichting echter tamelijk gering; elk vervoerbedrijf moet nog steeds elke vijf jaar worden gecontroleerd op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Voor de hoeveelheid kosten die wordt bespaard kan daarmee niet worden uitgegaan van de leges-bedragen die verschuldigd zijn voor de behandeling van aanvragen om een vergunning voor collectief personenvervoer; de besparing betreft slechts een (klein) gedeelte van de totale belasting door de vergunning voor collectief personenvervoer.

4.4 De Telecommunicatiewet

Administratieve lasten

Met de wijziging van artikel 3.4 van de Telecommunicatiewet wordt het aantal vergunningen met 66 000 gereduceerd. Met deze vereenvoudiging wordt een substantiële reductie van de administratieve lasten voor zowel bedrijven als burgers gerealiseerd, namelijk € 2,6 miljoen per jaar. In de zogeheten nulmeting uit 2002 was in totaal voor € 2,8 miljoen aan administratieve lasten opgenomen voor vergunningen voor frequentiegebruik voor binnenvaart- en zeevaartbedrijven (marifonie). Nieuwe bedrijven hadden te maken met administratieve lasten met betrekking tot de aanvraag van vergunningen; bestaande vergunninghouders met administratieve lasten voortvloeiend uit werkzaamheden in verband met intrekking, verlenging, overdracht en naleving. De nulmeting is gebaseerd op gemiddelde jaargegevens van ongeveer 600 nieuwe aanvragen, ongeveer 2400 wijzigings- en verlengingsverzoeken, ongeveer 9000 keer medewerking aan nalevingsverzoeken en de daarmee gemoeide tijdsbesteding van enkele uren per jaar voor de betreffende bedrijven.

De vereenvoudiging bestaat voor de binnenvaart en zeevaartbedrijven uit een enkele melding (via een internettoepassing), waarmee een kwartier tot hooguit een half uur per handeling gemoeid is. De totale administratieve lasten worden dan becijferd op € 0,2 miljoen, waarmee derhalve een reductie van € 2,6 miljoen ten opzichte van de nulmeting wordt bereikt. Voor zendamateurs en pleziervaart is er tevens sprake van een reductie van de administratieve lasten. Omdat deze doelgroepen (burgers) niet te maken hebben met de reducties van administratieve lasten voor bedrijven, is er geen bedrag becijferd. Administratieve lasten voor burgers worden uitgedrukt in urenbesteding per jaar en zogeheten directe kosten, zoals postzegels en papier. Berekend is dat de totale urenbesteding ook voor aanvraag, verlenging, wijziging en naleving als gevolg van de vereenvoudiging terugloopt van 23 000 uren naar 12 000 uren. Er zijn nauwelijks directe kosten (hooguit postzegels). Tot de directe kosten behoren overigens niet de verschuldigde leges.

Leges

De voorgestelde wijzigingen houden ook een kostenreductie in in de vorm van leges voor bedrijven en burgers. In totaal leveren de voorgestelde reducties een jaarlijkse vermindering op van € 3 852 000, aan leges.

4.5 De Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten

Administratieve lasten

De AWBZ is beoordeeld in het kader van de doelstelling van het kabinet om de administratieve lasten van het bedrijfsleven aanzienlijk te verminderen. In het kader daarvan zijn de kosten die uit deze wet voor het bedrijfsleven voortvloeien, per handeling gekwantificeerd. Blijkens deze kwantificering bedragen de administratieve lasten die gemoeid zijn met de aanvraag voor ontheffing van het verbod aan zorgverzekeraars om zelf diensten of zaken te leveren, welke behoren tot de zorg, waarop ingevolge artikel 6 van de AWBZ aanspraak bestaat € 360,- en bedraagt het aantal verzoeken om ontheffing 1 per jaar. Het vervallen van artikel 38 van de

AWBZ betekent volgens deze becijfering een kostenbesparing voor het bedrijfsleven van € 360,- per jaar.

4.6 De Sanctiewet 1977

Administratieve lasten

Het vervallen van afdeling 4 van de Sanctiewet, Vrijstelling en ontheffing, heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten, omdat de bepalingen van deze afdeling in de praktijk niet worden toegepast.

4.7 Totale effecten van het wetsvoorstel voor het bedrijfsleven

De totale besparingen van het wetsvoorstel voor het bedrijfsleven kunnen als volgt worden samengevat. Als gevolg van de voorstellen hoeven jaarlijks door het bedrijfsleven 67 450 minder vergunningen te worden aangevraagd. De totale reductie van administratieve lasten betreft € 2 662 860,- per jaar en de kostenreductie in de vorm van leges bedraagt in totaal € 3 912 690,- per jaar. De structurele administratieve lasten voor burgers dalen op jaarbasis van 23 000 uren naar 12 000 uren.

4.8 Advies Adviescollege toetsing administratieve lasten

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft bij brief van 21 augustus 2006, kenmerk RL/PS/2006/230¹, geadviseerd het wetsvoorstel in te dienen.

II. ARTIKELEN

Artikel I. Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus

Door middel van de voorgestelde wijziging wordt de tweede volzin van artikel 9, tiende lid, geschrapt, waarmee de verplichting tot goedkeuring komt te vervallen.

Artikel II. Wet vervoer binnenvaart

Onderdeel B

Het nieuwe eerste lid is geënt op het wetsvoorstel Binnenvaartwet.

Het derde lid van artikel 11 lid kan worden gemist, nu in de praktijk geen invulling wordt gegeven aan de eisen van kredietwaardigheid en betrouwbaarheid en de richtlijn hiertoe ook niet verplicht. Op grond van de formulering van de artikelen 8 en 9 van de richtlijn is de mogelijkheid om eisen te stellen inzake kredietwaardigheid of betrouwbaarheid optioneel. In de huidige Wet vervoer binnenvaart worden deze eisen niet gesteld. Wel is in de Wet vervoer binnenvaart de mogelijkheid opgehouden dat een verklaring omtrent de kredietwaardigheid of betrouwbaarheid van Nederlandse ondernemingen wordt afgegeven indien een andere lidstaat daarom verzoekt. Het handhaven van het derde lid zou dan ook uitsluitend betekenis kunnen hebben voor het geval een andere lidstaat een verklaring van betrouwbaarheid of kredietwaardigheid zou verlangen. Tegen handhaving pleiten echter de volgende argumenten:

- a. De richtlijn legt niet een verplichting op aan een lidstaat om met verklaringen te komen voor kredietwaardigheid en betrouwbaarheid, ingeval een andere lidstaat die eisen hanteert.
- b. De materiële betekenis van de bepaling in artikel 8, eerste lid, van de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- richtlijn is praktisch nihil, omdat in (elk geval) geen West-Europees land is overgegaan tot invoering van deze eisen.
- c. Op basis van artikel 8, derde lid, van de richtlijn kan, indien het land van oorsprong geen document heeft afgegeven inzake betrouwbaarheid of kredietwaardigheid, ook worden volstaan met het afleggen van een eed of een plechtige verklaring ten overstaan van een bevoegde rechterlijke of overheidsinstantie in het land van oorsprong.
 - d. In het bijzonder met betrekking tot de financiële draagkracht kan op basis van artikel 9, eerste lid, bovendien beroep op een bank worden gedaan in het land van oorsprong.

Onderdeel D

Het toezicht op de naleving door de Inspectie Verkeer en Waterstaat van de verplichting tot het hebben van een personeelslid dat over de vereiste vakbekwaamheid beschikt, zal in ieder geval steekproefgewijs plaatsvinden bij bedrijfsbezoek.

Onderdeel J

Deze afdeling, die de inschrijving voor het eigen vervoer regelt, kan vervallen. De inschrijving voor het eigen vervoer is immers complementair aan de vervoervergunning. Nu laatstgenoemde figuur vervalt, is ook de inschrijving overbodig.

Artikel III. Wet op de economische delicten

Dit artikel is een noodzakelijk uitvloeisel van de aanpassing van de Wet vervoer binnenvaart.

Artikel IV. Wet personenvervoer 2000

Onderdeel C

Een vergunning voor collectief personenvervoer werd verleend voor onbepaalde tijd. Artikel IV, onderdeel C (artikel 6) bepaalt dat een communautaire vergunning zal worden verleend voor een periode van vijf jaar. Het vergunningsstelsel zoals neergelegd in hoofdstuk 1, paragraaf 3 van de Wp2000 is, tenzij anders bepaald, van toepassing op de communautaire vergunning.

Onderdeel D

Er is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de artikelen 112 en 114 te schrappen. Het betreft hier overgangsrecht dat inmiddels is uitgewerkt.

Artikel V. Telecommunicatiewet

Aan artikel 3.4, eerste lid, wordt een onderdeel c toegevoegd. Hierin wordt geregeld dat voor bepaalde bestemmingen opgenomen in het frequentieplan het gebruik van de daarvoor aangewezen frequentieruimte vergunningvrij is. Aangezien, ondanks het feit dat een vergunning niet nodig is, het wel nodig is om bekwaamheidseisen te kunnen stellen aan een gebruiker van de desbetreffende frequentieruimte is in het tweede lid opgenomen dat er bij of krachtens algemene maatregel van bestuur in elk geval regels moeten worden gesteld ten aanzien van bekwaamheidseisen en voorzover van toepassing ten aanzien van een meldingsplicht. Dit laatste kan vanwege internationale verplichtingen aan de orde zijn.

Artikel VI. Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten

Doordat artikel 38 komt te vervallen, verdwijnt het verbod – inclusief ontheffingsmogelijkheid – om zelf AWBZ-zorg te verlenen of bestuurlijk of financieel in AWBZ-zorginstellingen deel te nemen uit de AWBZ. De vraag onder welke voorwaarden het verlenen van AWBZ-zorg of het deelnemen in een AWBZ-zorginstelling aan de zorgverzekeraars is toegestaan, dient in het vervolg op basis van artikel 3:36 Wft en de bij of krachtens de Wtzi gestelde regels te worden beantwoord.

Artikel VII. LNV-wetten

De bij dit artikel in te trekken LNV-wetten zijn alle uitgewerkt. Als achtergrond dient het volgende:

- a. De bij de wijziging van de Diergeneesmiddelenwet geïntroduceerde overgangsbepaling impliceert dat op aanvragen die bij inwerkingtreding van de nieuwe regels nog in procedure waren de oude bepalingen van toepassing bleven. Van dergelijke oude aanvragen is thans geen sprake meer zodat tot intrekking kan worden overgegaan. De uitvoeringsregelgeving van de Diergeneesmiddelenwet is voorts geheel herzien, zodat voorts aan de bepaling waarin in nieuwe grondslagen werd voorzien voor de inmiddels vervallen regelgeving geen behoefte meer bestaat. Dit additionele artikel kan dus eveneens worden ingetrokken en daarmee de gehele wijzigingswet.
- b. Deze wijzigingswet is per 1 januari 2006 in werking getreden en kan derhalve worden ingetrokken.
- c. De materie van de Wet bedreigde uitheemse diersoorten (later de Wet bedreigde uitheemse dier- en plantensoorten) is thans opgenomen in de Flora- en faunawet. De resterende overgangsbepalingen uit 1994 zijn inmiddels uitgewerkt. Deze wijzigingswet kan dan ook worden ingetrokken.

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
C. E. G van Gennip