
560

Besluit van 16 december 1999 tot wijziging van het Besluit personenvervoer (deregulering taxivervoer)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 1999, nr. CDJZ/WVW/1999-1015, Centrale Directie Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 2, tweede lid, 6, 7, 8, 9, 57, 58 en 60 van de Wet personenvervoer;

De Raad van State gehoord (advies van 11 oktober 1999, nr. WO9.99.0371/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 december 1999, nr. CDJZ/WVW/1999-1605, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 5d wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5e

De artikelen 5, met dien verstande dat het hierna te noemen vervoer wordt gelijkgesteld met taxivervoer, 6, 7, 8, 9, 10, 57, 58, 59, 60, 69, 80 tot en met 84a, 88, 89, 90, 91 en 92 van de wet alsmede de artikelen 7, eerste lid, 11, 12, 14 tot en met 24, 24b, 27, 28a, 29, 29a, tweede tot en met vierde lid, 120, 120a, 147, 148, 149, 157a tot en met 157c, 158, 159 en 160 van dit besluit zijn van overeenkomstige toepassing op het vervoer van personen dat wordt verricht met een driewielig motorrijtuig als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel q, van het Voertuigreglement.

B

In artikel 7, eerste lid, wordt na «openbaar vervoer per trein» ingevoegd:;, taxivervoer.

C

Artikel 8 vervalt.

D

In artikel 13 wordt «de artikelen 25, 63 en 63a» vervangen door: artikel 25.

E

In artikel 14, tweede en derde lid, wordt na «natuurlijke personen» telkens ingevoegd: of rechtspersonen.

F

In artikel 15, tweede lid, onderdeel c, vervalt «of auto's».

G

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «te wijzigen» ingevoegd «, te schorsen» en na «verleend» wordt ingevoegd: geschorst,.
2. In het tweede lid wordt na «verleend» ingevoegd: , geschorst.

H

Aan het slot van artikel 17 wordt een zin toegevoegd, luidende:
In de auto waarmee taxivervoer wordt verricht is het vergunningbewijs zichtbaar voor de reiziger aanwezig.

I

Artikel 18 komt te luiden:

Artikel 18

1. Vergunningbewijzen worden verstrekt door het bestuursorgaan dat de vergunning heeft verleend.
2. De geldigheid van de vergunningbewijzen kan aan een termijn worden gebonden.
3. Onze Minister beperkt de verstrekking van het aantal vergunningbewijzen tot het aantal bussen waarmee op grond van de vergunning ten hoogste besloten busvervoer mag worden verricht.
4. Onze Minister kan de verstrekking van het aantal vergunningbewijzen voor taxivervoer beperken tot het aantal auto's waarvan de vervoerder aantoont dat hij daarover duurzaam de beschikking heeft.

J

Aan artikel 19, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. de geldigheidsduur van het vergunningbewijs.

K

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «feitelijke situatie» ingevoegd: en na het verstrijken van de geldigheidsduur, bedoeld in artikel 18, tweede lid.

2. In het tweede lid wordt «na het tijdstip bedoeld in het eerste lid» vervangen door: na het tijdstip of na verloop van de geldigheidsduur, bedoeld in het eerste lid,.

L

In het opschrift van paragraaf 4 van hoofdstuk 3 wordt na «wijziging» ingevoegd:;, schorsing.

M

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «de artikelen 11, 16, 16a, 54, 58 en 91» vervangen door «de artikelen 11, 16, 16a, 54 en 91» en wordt na «te wijzigen» ingevoegd: , te schorsen.

2. In het tweede lid wordt na «wijziging» ingevoegd: , schorsing.

3. Aan het slot van het derde lid wordt een volzin toegevoegd, luidende: De eerste volzin is van overeenkomstige toepassing op een besluit tot schorsing van de vergunning, met dien verstande dat een termijn geldt van ten minste zes weken.

N

In artikel 22 wordt na «te wijzigen» telkens ingevoegd:;, te schorsen.

O

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Indien meer natuurlijke personen of rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder optreden, dient aan de in het eerste lid bedoelde eis te worden voldaan door ieder van de natuurlijke personen en door ieder van de bestuurders van de rechtspersonen.

2. In het vijfde en zesde lid wordt de zinsnede «de onderneming, de dienst of het bedrijf,» telkens vervangen door: de onderneming, de dienst, het bedrijf of de in het tweede lid bedoelde natuurlijke personen en rechtspersonen.

P

Artikel 24b wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onder b, komt te luiden:

b. de artikelen 2.4:1, 2.4:2, eerste lid, 2.4:3, eerste lid, 2.4:4, 2.5:1, vierde lid, 2.5:3, 2.5:4, vierde lid, 2.5:5, derde lid, 2.5:6, tweede lid, 2.6:1, derde lid, 2.7:1, 2.7:2 of 2.7:4, eerste lid, en het bepaalde krachtens artikel 2.4:2, derde lid en 2.4:3, tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de artikelen 4:3, 5:15 en 8:3 van de Arbeidstijdenwet;

2. In het vierde lid vervalt de zinsnede «in overeenstemming met Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid».

3. Het vijfde lid vervalt.

Q

Artikel 27 komt als volgt luiden:

Artikel 27

1. Aan de eis van vakbekwaamheid moet worden voldaan door de vervoerder die openbaar vervoer per bus, besloten busvervoer of taxivervoer verricht.

2. Aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan door degene die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan het in het eerste lid bedoelde vervoer of indien deze leiding bij meer personen berust, door tenminste een van hen.

3. De vervoerder meldt Onze Minister de vervanging van een persoon als bedoeld in het tweede lid.

R

In artikel 28a vervalt, onder vernummering van het vijfde tot vierde lid, het vierde lid.

S

In artikel 29a wordt na het derde lid een lid toegevoegd, luidende:

4. Indien Onze Minister vermoedt dat een persoon als bedoeld in artikel 23 niet langer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een verklaring omtrent het gedrag, kan hij verlangen dat die persoon binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn opnieuw een verklaring omtrent het gedrag overlegt.

T

In artikel 120a, eerste lid, wordt aan het slot een volzin toegevoegd, luidende: De vergunning kan tevens ambtshalve worden geschorst.

U

Artikel 154 komt als volgt te luiden:

Artikel 154

1. In een auto waarmee taxivervoer wordt verricht is een boordcomputer aanwezig van een door Onze Minister aan te wijzen type.

2. Aan de aanwijzing van de boordcomputer, bedoeld in het eerste lid, kunnen nadere voorschriften worden verbonden over de aard en de wijze van registratie en de weergave van gegevens.

3. Tot de boordcomputer behoort een taxameter die voldoet aan de regels die hierover bij of krachtens de IJkwet zijn gesteld.

4. In de voorschriften, bedoeld in het tweede lid, kan worden bepaald dat bepaalde gegevens gedurende een bepaalde periode door de vervoerder moeten worden bewaard.

V

Artikel 155 komt als volgt te luiden:

Artikel 155

1. Taxivervoer mag slechts worden verricht indien een boordcomputer als bedoeld in artikel 154 wordt gebruikt.

2. Het eerste lid is niet van toepassing, indien de boordcomputer overeenkomstig bij ministeriële regeling te bepalen gevallen buiten gebruik is. In dat geval vult de bestuurder volledig en naar waarheid voor

aanvang en terstond na beëindiging van de rit een door Onze Minister vastgesteld controledocument in met daarop, voorzover van toepassing, de gegevens als bedoeld in artikel 154, tweede lid.

3. Het controledocument, bedoeld in het tweede lid, wordt ten minste twee jaar door de vervoerder bewaard.

W

Artikel 156 komt als volgt te luiden:

Artikel 156

Met het oog op de herkenbaarheid voor de reiziger kunnen bij ministeriële regeling regels worden vastgesteld over de verplichting tot het voor het taxivervoer te hanteren tarief in en op de auto waarmee dat vervoer wordt verricht, op een plaats die specifiek bedoeld is voor het instappen van reizigers, in een dag-, nieuws- of huis-aan-huis-blad dan wel op een andere wijze.

X

In artikel 157a, vijfde lid, wordt «drie jaren» vervangen door: vijf jaren.

Y

Artikel 157b wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, wordt onder verlettering van onderdeel d tot onderdeel e, een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - d. de chauffeurspas door toedoen van de bestuurder wordt misbruikt;
2. Na het tweede lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 3. Degene aan wie een chauffeurspas is verstrekt levert deze binnen vier weken na intrekking of na verloop van de geldigheid in bij Onze Minister.

Z

In artikel 157c wordt «en intrekking» vervangen door: , intrekking en inlevering

AA

Artikel 158 komt als volgt te luiden:

Artikel 158

Met het oog op de herkenbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van het vervoer van personen kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden vastgesteld over de inrichting en uitrusting van trein, metro, tram, bus en auto.

BB

In artikel 159, eerste lid, onder b, wordt na «verloren» ingevoegd:, waarbij geldt dat voor voertuigen ouder dan een jaar die voor taxivervoer worden ingezet het keuringsbewijs aanstonds bij de toelating wordt afgegeven.

Artikel 167 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voorafgaande aan «17» wordt ingevoegd: 14, derde lid,.
2. Voorafgaande aan «45, vierde en vijfde lid» wordt ingevoegd: 27, derde lid,.

ARTIKEL II

In afwijking van artikel 11 van het Besluit personenvervoer geldt voor een aanvraag om verlening van een vergunning voor het verrichten van taxivervoer een termijn van 6 maanden, voorzover deze aanvraag is gedaan binnen een jaar na inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL III

1. Tot op het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I, onderdelen U en V, draagt de vervoerder die taxivervoer verricht er voor zorg dat er terstond voor aanvang en terstond na beëindiging van de rit volledig en naar waarheid een door Onze Minister vastgesteld controledocument wordt ingevuld met daarop, voorzover van toepassing, de volgende gegevens:

- a. de naam en het adres van de vervoerder,
- b. de naam van de bestuurder,
- c. het kenteken van de auto,
- d. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek en de kilometerstand per dienst,
- e. de tijdsduur, afstand en prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat, en
- f. de rij- en rusttijden van de bestuurder.

2. De in het eerste lid genoemde gegevens worden ten minste twee jaar door de vervoerder bewaard.

ARTIKEL IV

1. Artikel 28a, vierde lid, zoals dat luidde voor inwerkingtreding van dit besluit, blijft van toepassing tot 1 juli 2001, met dien verstande dat in dat artikel voor zes jaar moet worden gelezen: vijf jaar.

2. In afwijking van artikel 28a, tweede lid, van het Besluit personenvervoer, wordt aan de eis van vakbekwaamheid voldaan indien:

a. een vervoerder die taxivervoer verricht bij de aanvraag van een vergunning ten genoegen van Onze Minister aantoonde in de periode van 1 juli 1999 tot 1 december 1999 gemiddeld minimaal 30 uur per week per auto taxivervoer te hebben verricht, waarbij is voldaan aan de eisen, gesteld bij of krachtens de artikelen 62 en 63 van de Wet personenvervoer en artikel 159 van het Besluit personenvervoer, zoals deze golden tot aan de inwerkingtreding van dit besluit; en,

b. voor 1 juli 2001 aan artikel 28a, tweede lid, van het Besluit personenvervoer wordt voldaan.

ARTIKEL V

Artikel I, onderdeel C, van het besluit van 25 februari 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de invoering van een chauffeurspas en een aanpassing van de vakbekwaamheidseis bij het taxivervoer (Stb. 123), vervalt.

ARTIKEL VI

Na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel R, berust de Regeling erkenning vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer op artikel 28a, vierde lid, van het Besluit personenvervoer.

¹ Stb. 1987, 506, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 6 augustus 1999, Stb. 352.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2000, nr. 7.

ARTIKEL VII

Dit besluit treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

's-Gravenhage, 16 december 1999

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *drieëntwintigste* december 1999

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

In de onderhavige wijziging van het Besluit personenvervoer (hierna: het besluit) wordt nadere uitvoering gegeven aan het voorstel van wet tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer). Voor een toelichting op dit voorstel van wet wordt verwezen naar Kamerstukken II 1997/98, 25 910, nr. 3. In de eerste plaats wordt de mogelijkheid tot schorsing van de vergunning voor zowel het taxivervoer als het besloten busvervoer en openbaar vervoer ingevoerd. Daarnaast is een aantal artikelen gewijzigd in verband met de verbetering van de handhaving van de regels inzake het taxivervoer en de verduidelijking van de eis van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid. Tevens is de reikwijdte van de wet en het besluit uitgebreid tot het vervoer met behulp van een categorie lichte, driewielige motorvoertuigen, niet zijnde een auto of bus, waarmee in enkele steden reeds concurrerend wordt geopereerd op de markt van het taxivervoer.

Het onderhavige besluit volgt op het besluit van 25 februari 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de invoering van een chauffeurspas en een aanpassing van de vakbekwaamheidseis bij het taxivervoer (Stb. 123). De invoering van de chauffeurspas is onderdeel van de gefaseerde invoering van nieuwe regelgeving op het gebied van taxivervoer. Daarnaast is recent een wijziging van het besluit doorgevoerd ter implementatie van richtlijn nr. 98/76/EG van de Raad van de Europese Unie van 1 oktober 1998 (PbEG L 277) tot wijziging van richtlijn nr. 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen- respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers (hierna: richtlijn nr. 98/76/EG), waarbij nadere invulling is gegeven aan de eisen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid. Deze wijziging had betrekking op – onder meer – de artikelen 24b, 28a en 29a, die in het onderhavige besluit opnieuw worden gewijzigd. De wijzigingen in het onderhavige besluit hebben specifiek betrekking op het taxivervoer en zijn derhalve niet in de vorige wijziging van het besluit geregeld. Ook het algemene uitgangspunt dat in implementatieregelingen geen andere regels worden opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn, stond hieraan in de weg. In de artikelsgewijze toelichting wordt op het bovenstaande nader ingegaan.

Artikel 60 van de wet opent de mogelijkheid om een aantal regels waaraan de vervoerder zich heeft te houden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur uit te werken, onder meer het stellen van regels over het aantal uren dat het taxivervoer per etmaal beschikbaar moet zijn (artikel 60, onderdeel a, van de wet). Voor het opstellen van regels over deze zogenaamde 24-uurs beschikbaarheid worden de komende twee jaren eerst de ontwikkelingen van het aanbod van taxivervoer afgewacht. Op grond van artikel 60, onderdeel b, van de wet is in artikel 156, van dit besluit bepaald dat de minister nadere regels kan stellen over de kenbaarheid van het tarief waardoor de reiziger het tarief voorafgaande aan aanvaarding van het vervoer kan waarnemen. Ook zijn in het besluit op grond van artikel 60, onderdeel c, van de wet regels gesteld over de administratie die de vervoerder dient te voeren in het taxivoertuig. Hierbij is blijkens de memorie van toelichting bij de wet gedacht aan de dagrittenstaten op grond waarvan de omvang en het tijdstip van het

vervoer per voertuig nauwkeurig kan worden gevolgd. Inzicht in deze gegevens kan van belang zijn voor het vaststellen onder wiens verantwoordelijkheid het vervoer wordt verricht en – daarmee – voor beantwoording van de vraag op welke (rechts)persoon, in de hoedanigheid van vervoerder, de vergunningplicht rust. De dagrittenstaten spelen daarnaast een rol bij de controle op de naleving van de rij- en rusttijden. Het niet naleven van de regels inzake de rij- en rusttijden in het beroeps- personenvervoer kan ertoe leiden dat de betrouwbaarheid ontvalt op grond van artikel 24b van het besluit. Het is de bedoeling dat het artikel over het invullen van de dagrittenstaten kan komen te vervallen op het moment dat de verplichting tot het gebruik van een boordcomputer in het taxivervoer wordt ingevoerd. Het type boordcomputer waarvan het gebruik verplicht kan worden gesteld op grond van artikel 154 van dit besluit, registreert standaard de gegevens van de dagrittenstaten. Artikel 60, onderdeel c, van de wet biedt de mogelijkheid om regels te stellen over het verplicht voeren van een gezamenlijke boekhouding door vervoerders die onder gemeenschappelijke naam opereren, bijvoorbeeld in een vennootschap onder firma. Het blijkt dat de vennoten in deze rechtsvorm vaak gescheiden boekhoudingen voeren hetgeen het toezicht op het vervoerbedrijf dat in vof-verband opereert in praktische en financieel-technische zin bemoeilijkt. Een gemeenschappelijke boekhouding stelt de in de artikelen 80, eerste lid, en 82 van de wet genoemde personen in staat adequaat toezicht te houden op de naleving van de vergunningplicht en de daaraan voor de vervoerder verbonden eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid. Uit de boekhouding moet onder meer blijken wie als vervoerder, in de zin van degene die voor eigen rekening en risico het vervoer verricht, moet worden aangemerkt. Het reguleren van deze materie wordt afhankelijk gesteld van de toename van het aantal ondernemingen dat in een vennootschap onder firma opereert en de gevolgen voor de controle en handhaving.

Dit besluit bevat geen regels met betrekking tot de invoering of bekendmaking van een klachtenprocedure bij vervoerders. Dit onderwerp zal worden geregeld bij de integrale wijziging van de Wet personenvervoer (Wp 2000).

Op grond van artikel 70 van de Wet personenvervoer is over het besluit op 21 april 1999 overleg gevoerd met het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). Het OPV heeft naar aanleiding daarvan rapport uitgebracht op 12 mei 1999 (kenmerk OPV 99/45).

Ingevolge artikel XI van het voorstel van wet tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) is een ontwerp van de onderhavige algemene maatregel van bestuur voorgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal.

In het algemeen deel van deze toelichting komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod. In paragraaf 2 wordt een toelichting gegeven op de uitbreiding van de werkingssfeer van de wet naar personenvervoer met driewielers. Paragraaf 3 bevat een toelichting op het onderwerp handhaving en kwaliteit. Hierbij komen aan de orde de voorgenomen invoering van de boordcomputer, de afgifte van vergunningbewijzen en de verklaring omtrent het gedrag als maatregelen tot een verbetering van het toezicht op de naleving van de wet. Ook de beschrijving van de positie van de vakbekwame persoon in het vervoerbedrijf en verbetering van de handhaving van de betrouwbaarheid dienen dit doel. De kwaliteit van het toezicht op de naleving van de wet is tevens van belang voor de kwaliteit van het taxivervoer. Daarnaast spelen onder meer de boordcomputer, de chauffeurspas en de herkenbaarheid van het vervoertarief een belangrijke rol bij de verbetering van de kwaliteit van het

vervoer voor zowel de ondernemer als de reiziger. In paragraaf 4 komen de financiële gevolgen van dit besluit voor de taxisector aan de orde. Paragraaf 5 gaat in op de positie van de consument. Tenslotte wordt in paragraaf 6 er aan herinnerd dat het wetsvoorstel binnen 18 maanden geëvalueerd zal worden, waardoor de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk in beeld gebracht worden.

2. Reikwijdte van de wet

Op grond van artikel 2, tweede lid, van de wet kunnen artikelen van de wet en het besluit van toepassing worden verklaard op vormen van vervoer die overeenkomsten vertonen met het gereguleerde vervoer, te weten openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer. Bij de keuze om tot een dergelijke vorm van uitbreiding van de werkingsfeer van de wet over te gaan moet niet alleen worden afgewogen of de betrokken vervoersmodaliteit overeenkomsten vertoont met gereguleerd vervoer, maar moet ook de mate waarin dat vervoer een weerslag heeft op de commerciële markt voor het beroepspersonenvervoer worden gezien. In dit geval is van belang of het vervoer, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin, kan voorzien in de vraag naar diensten die ook door het openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer worden geboden. Daarnaast moet men zich afvragen of het wenselijk is een bepaalde vorm van vervoer onder de werking van de wet te brengen, in die zin dat het belang dat de wet beoogt te beschermen ook bij de andere, niet gereguleerde vormen van commercieel personenvervoer in het geding is. Dit zal uiteraard mede afhangen van de mate waarin dit vervoer op de bestaande markt voor beroepspersonenvervoer concurreert. De wet beoogt aan de hand van de vergunningplicht, met de daaraan verbonden ondernemers-eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid (niet voor taxivervoer), primair te verzekeren dat een duurzaam en kwalitatief aanbod van beroeps- en bedrijfsmatig personenvervoer tot stand komt. Daartoe strekken ook de technische eisen die op grond van de wet worden gesteld aan voertuigen waarmee personenvervoer wordt uitgevoerd.

In artikel 5e van dit besluit is op het personenvervoer dat beroepsmatig wordt uitgevoerd met zogenaamde driewielers een aantal artikelen van de Wet personenvervoer en het Besluit personenvervoer die gelden voor het taxivervoer van overeenkomstige toepassing verklaard. Driewielers zijn volgens het Voertuigreglement – dat is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994 motorvoertuigen met drie wielen die een snelheid van meer dan 45 km/uur kunnen bereiken en die uitgerust zijn met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³. Deze voertuigen zijn verkeerstechnisch toegelaten tot alle wegen waarop ook auto's zijn toegelaten, dus inclusief snelwegen. De technische kenmerken van de driewieler op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (laadvermogen, trekkracht, lengte) laten in de praktijk een beladingscapaciteit van twee tot vier personen toe, de bestuurder niet inbegrepen. Door de hoge maximum snelheid en actieradius van deze voertuigen, het feit dat deze voertuigen op alle (snel)wegen zijn toegelaten en de mogelijkheid om meerdere personen tegelijkertijd, snel en over relatief grote afstanden te vervoeren, vertoont dit vervoer grote overeenkomsten met het taxivervoer. Deze inherente concurrentiekracht van driewielers op de markt van taxivervoer, het belang van een kwalitatief en veilig vervoeraanbod voor de reiziger en het beginsel van gelijkheid voor publieke lasten die in casu de vergunningplicht met zich meebrengt, zijn redenen om personenvervoer met driewielers gedeeltelijk onder de werking van de Wet personenvervoer te brengen. De bepalingen met betrekking tot de vergunning en het maximum tarief voor taxivervoer, alsmede de artikelen inzake het stellen van technische eisen zijn van toepassing verklaard op het (beroepsmatig) vervoer van personen met driewielers. Juist dit soort

voertuigen, waarvan de laatste tijd een groot aantal modellen op de markt verschijnt, vraagt uit het oogpunt van bescherming van de reiziger dat technische eisen kunnen worden gesteld aan het voertuig, benevens de technische eisen die op grond van het Voertuigreglement kunnen worden gesteld. De mogelijkheid om technische eisen te stellen kan ook worden aangewend voor het opleggen van voorzieningen die de controle op de naleving verbeteren, bijvoorbeeld een afstandsmeter waarmee overtredingen van het maximumtarief kunnen worden geconstateerd. Met het oog op de handhaving van de van toepassing verklaarde artikelen kunnen bovendien voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Een nadere uitleg van de artikelen die bij dit besluit van toepassing zijn verklaard en de consequenties hiervan wordt gegeven in de artikelsgewijze toelichting.

3. Vergunningverlening en handhaving

In de Wet personenvervoer, zoals die luidde voor inwerkingtreding van het Voorstel van wet tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer), is aan provincies de bevoegdheid toegekend om nadere regels te stellen ten aanzien van het taxivervoer (die bevoegdheid kon worden gedelegeerd aan openbare lichamen). Het toekennen van bevoegdheden aan decentrale overheden verhoudt zich niet goed tot de gewenste liberalisering van de taximarkt. Mede naar aanleiding van de operatie Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit (MDW) is gebleken dat de nadere voorschriften van de decentrale overheden veelal zeer gedetailleerd en per gebied zeer uiteenlopend van aard te zijn. Het aldus ontstane geheel van regels bleek onnodig complex en regulerend te zijn en bovendien moeilijk te handhaven. Nieuwe marktinitiatieven hebben mede hierdoor onvoldoende ruimte gekregen en integratie van het taxivervoer in de vervoerketen heeft in te geringe mate plaatsgevonden.

Met de wet wordt de vergunningverlenende en handhavende taak in zijn geheel onder de bevoegdheid van de minister gebracht. Door het vervallen van de aanvullende regels zoals deze door de decentrale overheden zijn gesteld, wordt impliciet een aanzienlijke mate van deregulering bereikt. Met name het vervallen van het stringent uitgevoerde capaciteitsbeleid, het niet langer op kenteken afgeven van vergunningbewijzen en het vervallen van de veelal vergaande administratieve verplichtingen voor de ondernemer, leidt tot minder lasten voor de ondernemer en overheid en maakt het mogelijk de inzet van het wagenpark beter af te stemmen op de vraag naar taxivervoer. Onnodige drempels die de vrije marktwerking gemakkelijk kunnen belemmeren en de toegang tot het beroep en de markt van het taxivervoer bemoeilijken, worden vermeden. Daarnaast vraagt het opheffen van de vervoergebieden dat de voorschriften terzake van taxivervoer en de handhaving daarvan, gelijk het besloten busvervoer, op landelijk niveau worden geharmoniseerd. Het betekent echter niet dat de decentrale overheden geen invloed kunnen hebben op het welslagen van het taxibeleid. In het kader van de decentralisatie van het verkeer en vervoerbeleid kunnen deze overheden taxivervoer een betekenisvolle rol toekennen bij het toekomstig verkeer- en vervoerbeleid in hun regio. Het decentrale verkeers- en vervoerbeleid ziet op de logistiek van het collectieve personenvervoer in de regio, bijvoorbeeld de afstemming van het aanbod van openbaar vervoer met taxivervoer als vorm van voor- en natransport. Tevens hebben gemeenten en provincies bevoegdheden in het kader van de aanleg van infrastructuur, zoals taxistandplaatsen en stations, en het bepalen van knooppunten van openbaar vervoer.

De taxivergunning krijgt in principe twee jaar na inwerkingtreding van de wet een landelijke geldigheid, tenzij uit de uitkomsten van de monitoring en evaluatie blijkt dat er zwaarwegende omstandigheden blijken te zijn om de landelijke geldigheid van de vergunning uit te stellen. Het uitstel is nog voor maximaal twee jaar mogelijk. Door de vergunningverlening niet langer decentraal uit te voeren, wordt gewaarborgd dat ondernemers onder gelijke condities kunnen toetreden tot het beroep van taxivervoerder en dat instrumenten als intrekking en schorsing van de vergunning voor alle bedrijven op een gelijke wijze worden toegepast. Tevens kan de vergunningverlening naar verwachting adequater of tegen lagere kosten worden uitgevoerd, hetgeen de ondernemer ten goede komt.

Nu niet langer wordt uitgegaan van wetgeving op hoofdlijnen met een nadere invulling door de decentrale overheden, dient het geheel van regels voor het taxivervoer zoals dit is vastgelegd in de wet en het Besluit personenvervoer te worden herzien. Regels die in de uitvoering en handhaving noodzakelijk worden geacht voor het waarborgen van een kwalitatief voldoende aanbod van taxivervoer, en die voor een gering deel eerder in decentrale regelgeving waren vastgelegd, vinden thans in het Besluit personenvervoer een basis. De kwaliteit van het vervoer en de handhaving zijn communicerende vaten. De deregulering beoogt een klantgericht taxivervoer te realiseren door enerzijds de vervoerder minder (vervoerkundige) beperkingen op te leggen en anderzijds de handhaving van resterende kwaliteitseisen te intensiveren. Enerzijds gaat het om aan de vervoerder te stellen eisen die het toezicht op de naleving van de wet kunnen versterken, zoals bijvoorbeeld de chauffeurspas, en in de toekomst mogelijk de boordcomputer, het taxikenteken en de koppeling van een sofinummer aan de chauffeurspas of de vergunning. Anderzijds betreft het verbetering van bestaande voorzieningen die de handhavende en uitvoerende instanties een betrouwbaarder beeld geven van de naleving van de regels, zoals een gecontroleerde uitgifte van de verklaring omtrent het gedrag en een beperkte uitgifte van het aantal vergunningbewijzen op basis van het aantal voertuigen waarmee feitelijk vervoer wordt verricht. Onder verbetering van de handhaving wordt daarnaast begrepen het uitbreiden van het instrumentarium van de minister als vergunningverlener, waaronder de mogelijkheid tot schorsing van de vergunning en het nauwkeuriger kunnen (laten) beoordelen van de betrouwbaarheid van de vervoerder aan de hand van een centrale databank met justitiële informatie. Tenslotte kan de handhaving aan kracht winnen door een verduidelijking of aanscherping van de regels waaraan vervoerders zich hebben te houden. In het besluit is hiertoe in artikel 27 de eis van het begrip vakbekwaamheid, met name de positie van de vakbekwame persoon in de vervoeronderneming, nader uitgewerkt. Bij de maatregelen tot verbetering van de handhaving is geprobeerd zoveel mogelijk te voorkomen dat de regels ten koste gaan van een flexibele bedrijfsvoering en de ontplooiing van nieuwe marktinitiatieven. Een aantal verbeteringen verdient in deze paragraaf een korte toelichting.

De invoering van een landelijke chauffeurspas heeft plaatsgevonden door middel van een afzonderlijke wijziging van het Besluit personenvervoer (Stb. 1998,123). De chauffeurspas dient echter te worden gezien in samenhang met de maatregelen die door de onderhavige wijziging tot stand worden gebracht. De maatregelen, zoals de zichtbaarheid van het vergunningbewijs voor de passagier en het taxikenteken, zijn gericht op een betere herkenning van het taxivervoer en de verantwoordelijke vervoerder door de (potentiële) reiziger.

Om tot een kwaliteitsverbetering te komen zijn de eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid bij deze wijziging aangescherpt en verduidelijkt. Een voorschot hierop is genomen door de wijziging van het Besluit personenvervoer als gevolg van de implementatie van richtlijn nr.

98/76/EG. Ten aanzien van genoemde eisen zal ten minste een vijfjaarlijkse toets worden uitgevoerd. Daarnaast is de minister bevoegd om een nieuwe verklaring omtrent het gedrag te verlangen, indien het vermoeden bestaat dat door de vergunninghouder niet langer aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan. De regeling ten aanzien van de eis van betrouwbaarheid wordt verder aangescherpt doordat veroordelingen voor overtredingen die relevant zijn voor de kwaliteit van uitoefening van een vervoerbedrijf kunnen leiden tot het ontvallen van de betrouwbaarheid van vervoerder. De uitvoering van de regeling hangt af van invoering van de nieuwe Wet op de justitiële documentatie (zie onderdeel T). Het niet voldoen aan de eis van betrouwbaarheid levert een grond op om de vergunning in te trekken dan wel te schorsen. Door de mogelijkheid om een vergunning voor bepaalde tijd te schorsen kunnen de bedrijfsactiviteiten voor korte duur worden stopgezet, zonder dat daardoor de onderneming volledig in haar bestaansrecht wordt aangetast. De schorsing van de vergunning kan in veel gevallen een gepaste bestuurlijke sanctie betekenen, waarvan bij consequente toepassing ook een preventieve werking mag worden verwacht.

Het stellen van de eis van vakbekwaamheid al naar gelang de rechtsvorm van de onderneming is met wijziging van artikel 27 van dit besluit verlaten. Deze bepaling bracht onduidelijkheid teweeg bij het vaststellen welke persoon binnen de onderneming dient te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Ondernemingsconstructies werden zodanig ingericht dat formeel aan de wettelijke eisen leek te zijn voldaan, zonder dat zekerheid bestond over de materiele juiste invulling van de eis van vakbekwaamheid. De eis van vakbekwaamheid wordt gesteld aan degene die belast is met de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, onafhankelijk van de rechtsvorm van de onderneming. Mede op basis van de jurisprudentie van de rechtbank en het College van beroep voor het bedrijfsleven geeft de toelichting bij het gewijzigde artikel 27 een nadere beschrijving van hetgeen onder permanent en daadwerkelijke leidinggeven moet worden verstaan.

De eis van vakbekwaamheid via een erkend getuigschrift (het ondernemersdiploma) wordt door dit besluit inhoudelijk niet gewijzigd. De historische vakbekwaamheid op grond van praktische ervaring komt per 1 juli 2001 te vervallen, aangezien op grond van ervaringseisen niet afdoende kan worden vastgesteld of betrokkene zich de vereiste fundamentele ondernemersvaardigheden heeft eigengemaakt.

Om het misbruik van vergunningbewijzen tegen te gaan is het mogelijk gemaakt deze bewijzen in geldigheidsduur te beperken en het aantal af te geven exemplaren te beperken tot het aantal voertuigen waarover de ondernemer daadwerkelijk de beschikking heeft. De handhaving van de vergunningeis zou gediend zijn met een vermelding van het kentekennummer op het vergunningbewijs. Hiervan is afgezien omdat het wagenpark steeds weer wordt vernieuwd en een opschrift van het kenteken op het statische vergunningbewijs zich niet verhoudt met een flexibele inzet van voertuigen.

4. Financiële gevolgen

De vervoerder krijgt in een geliberaliseerde markt naar alle waarschijnlijkheid met meer concurrenten te maken. De vergunning verliest een gedeelte van de exclusiviteit die het gevolg was van afgifte van vergunningen op basis van de vervoervraag. Dit kan ertoe leiden dat bestaande ondernemingen besluiten de vervoeractiviteiten te staken. Vanwege eventuele financiële gevolgen voor de vervoerder van het dereguleringsbeleid is een drietal fiscale maatregelen, specifiek toegesneden op de taxisector, ontworpen: een versnelde afschrijving «goodwill» (reeds ingegaan per 1 januari 1998), de teruggaaf ineens van de betaalde BPM, die gekoppeld wordt aan de invoering van het speciale taxikenteken en

een investeringsaftrek voor de boordcomputer. Deze maatregelen moeten leiden tot een reductie van de bedrijfslasten. De maatregelen kunnen niet alleen positief uitwerken op de tariefstelling, maar ook het economisch fundament van de bedrijfstak versterken.

Voordat de plicht tot het gebruik van de boordcomputer bij dit besluit wordt ingevoerd worden met betrokken partijen eerst de toepassing en kenmerken van de boordcomputer in kaart gebracht. Hierbij dient rekening gehouden te worden met ontwikkelingen in de Europese regelgeving. Met de uitkomst van deze inspanningen, die in belangrijke mate kostenbepalend zijn, wordt de industrie benaderd om een duidelijk beeld van de uiteindelijke kosten te krijgen. Indicatief voor aanschaf van de boordcomputer wordt een bedrag van f 2000,- genoemd. De investeringsimpuls voor de boordcomputer, die voor bestaande taxi's in één keer ten laste van de winst mag worden gebracht, is bedoeld om bij te dragen aan zowel de aanschafkosten als de inbouwkosten. De boordcomputer zal voor de ondernemer voordelen hebben. De efficiëntie in en betrouwbaarheid van de financiële administratie en bedrijfsinformatie wordt door de boordcomputer geoptimaliseerd. Op termijn kan ook de betaling van de consument met behulp van een chipcard via de boordcomputer verlopen, waardoor de chauffeur minder risico loopt op diefstal.

De vergunning leidt bij afschaffing van het capaciteitsbeleid tot minder obstakels voor de ondernemer. De ondernemer hoeft geen vergunning te vragen voor een uitbreiding van het wagenpark waar vervoer wordt verricht, hetgeen voor de ondernemer een administratieve en financiële lastenverlichting betekent. Voor het omzetten van de decentrale vergunningen naar vergunningen die door de minister worden afgegeven zal een overgangsregeling worden getroffen. Toetredende ondernemers zullen wel leges voor de nieuwe vergunning moeten betalen, maar deze zullen niet hoger zijn dan het gemiddelde van de tot dan toe gehanteerde leges. Daar staat tegenover dat de chauffeurspas tot meer kosten voor de chauffeurs of, indirect, voor de ondernemers zal leiden. Dit geldt niet voor chauffeurs in bepaalde vervoergebieden die al verplicht waren een chauffeurspas bij zich te dragen. Voor deze chauffeurs wordt bij ministeriële regeling een overgangsregeling getroffen in de sfeer van de leges. De chauffeurspas moet om de vijf jaar worden vernieuwd. Daartoe dient de chauffeur zich medisch te laten keuren, een verklaring omtrent het gedrag te overhandigen en een gewaarmerkte kopie van het rijbewijs in te leveren. Hierdoor werkt de nieuwe regelgeving kostenverhogend voor de chauffeur of de ondernemer die de kosten hiervan voor zijn rekening neemt. Tegenover deze relatief kleine kostenpost staat dat de kwaliteit van het taxivervoer wordt verhoogd, waardoor een toename van het taxivervoer in de verwachting ligt, en een bescherming van de beroepsgroep tegen het inzetten van niet gekwalificeerde rijders.

5. Positie van de consument

In een markt met meer ondernemersvrijheid is het van belang dat de positie van de consument voldoende wordt beschermd. Het differentiëren in prijzen van ondernemers onderling zal naar verwachting tot een lagere prijs van het taxivervoer voor de consument leiden. Voor de consument is het daarbij van belang dat tarieven zichtbaar zijn voordat de rit aanvangt. De consument dient een bewuste keuze te kunnen maken in de kwaliteit van het aangeboden vervoer in relatie tot de daarbij behorende prijs. De tarieven dienen in en op de auto duidelijk zichtbaar te zijn. Aan de hand van een betaalbon met vervoerkenmerken uit de te introduceren boordcomputer kan de consument nagaan of de prijs overeenkomstig de tarieven in en op de auto is berekend.

In het bij de Tweede Kamer in behandeling verkerende voorstel tot

integrale wijziging van de Wet personenvervoer (Wp 2000) is de verplichting van een klachtenregeling opgenomen. Iedere vervoerder dient een klachtenregeling te hebben. Een herkenbare klachtenregeling voor taxivervoer is met name van belang omdat, anders dan in het openbaar en besloten busvervoer, het voor de klant veelal niet duidelijk is welke onderneming op de klacht aangesproken moet worden. De vormgeving van de klachtenregeling wordt niet door het rijk voorgeschreven vanuit de gedachte dat de taxiondernemer zelf verantwoordelijk is voor zaken als klantvriendelijk optreden en een verstandige prijsstelling, mede ter voorkoming van klachten van de consument. Een klachtenregeling heeft een complementaire functie naast een geschillenregeling, welke ook wordt geregeld in het kader van de Wp 2000. Bij geschillen die de vervoerovereenkomst betreffen kan de consument via laatstgenoemde regeling de zaak aanhangig maken bij de geschillencommissie. Het niet naleven van de regels omtrent de klachten- of geschillenregeling levert een grond op voor het wijzigen, schorsen of intrekken van de verleende vergunning. Te denken valt aan het ontbreken van een klachtenregeling of het weigeren van deelname aan een geschillenregeling. Voor het indienen van een klacht bij de ondernemer dient de consument te kunnen zien welke vervoerder het vervoer heeft aangeboden of verricht. Daartoe dient het vergunningbewijs zichtbaar voor de consument te zijn. Op het vergunningbewijs is de naam van de vervoerder opgenomen. Daarnaast is de chauffeur door de zichtbaar mee te voeren chauffeurspas herkenbaar en kan de consument noteren welke chauffeur de klacht heeft veroorzaakt om daar melding van te kunnen maken bij de desbetreffende ondernemer.

6. Monitoring en evaluatie

Jaarlijks zal een monitor ingesteld worden om de ontwikkelingen in de branche goed te kunnen volgen. Aan het onderzoek zullen vertegenwoordigers van alle betrokken organisaties bijdragen: werkgevers en werknemers in het taxivervoer, decentrale overheden en consumentenorganisaties. Naar aanleiding van dit onderzoek zal binnen 18 maanden een evaluatieverslag naar de Staten-Generaal gezonden worden. In deze evaluatie zullen alle consequenties van de wet in beeld gebracht worden. Dit kan ook gevolgen hebben voor het onderhavige besluit. Wel staat nu reeds vast dat een half jaar na de evaluatie in principe de vervoersregio's afgeschaft zullen worden. Indien er echter zwaarwegende redenen mochten zijn om de beperking van de vervoersregio's nog niet op te heffen, is het mogelijk om de landelijke geldigheid van de vergunning nog ten hoogste twee jaar uit te stellen.

II. Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Onderdeel A

In paragraaf 2 van het algemeen gedeelte van de toelichting is ingegaan op de argumenten waarom het wenselijk is de toegang tot de markt voor min of meer gelijksoortige vormen van vervoer op basis van evenredigheid aan gelijke voorwaarden te binden. In artikel 5e van dit besluit worden bepaalde artikelen uit het Wet personenvervoer en het Besluit personenvervoer van overeenkomstige toepassing verklaard op het vervoer met driewielers als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel q, van het Voertuigreglement. Indien met deze motorvoertuigen (bedrijfsmatig) vervoer wordt verricht, geldt op grond van artikel 5e van dit besluit de vergunningplicht voor taxivervoer en – daarmee – de voor de vervoerder geldende eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid. Via het van toepassing verklaarde artikel 6 van de Wet personenvervoer kunnen

voorschriften aan de vergunning worden verbonden, bijvoorbeeld over het gebruik van bepaalde weggedeeltes of het aantal mee te nemen passagiers. De gronden met betrekking tot de wijziging, schorsing, intrekking en het vervallen van de vergunning (artikelen 7 en 91 van de Wet personenvervoer) en de nadere regels inzake de vergunningverlening, voorzover het een taxivergunning betreft (artikel 8), zijn van toepassing. Het in artikel 5e bedoelde vervoer is met verwijzing naar de artikelen 58 en 59 gehouden aan een mogelijk vast te stellen maximumtarief voor taxivervoer.

Op grond van de artikelen 158 en 159, tweede lid, van het Besluit personenvervoer kunnen bovendien aan het vervoer met driewielers specifieke technische- en veiligheidseisen worden gesteld naast de algemene keuringseisen bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994. Op grond van artikel 159, eerste lid, van de Wet personenvervoer kunnen driewielers slechts worden toegelaten tot de weg na een voor die categorie motorvoertuigen specifieke keuring, waarvan gunstige uitslag blijkt uit een keuringsbewijs. Op grond van artikel 158, tweede lid, van de Wet personenvervoer kunnen regels worden gesteld over de bekendmaking aan de reiziger van het tarief voor beroepsmatig vervoer met voornoemde vervoermiddelen. De bestuurders van de vervoermiddelen moeten beschikken over een chauffeurspas.

Tenslotte zijn uit oogpunt van duidelijkheid de artikelen met betrekking tot toezicht, handhaving en strafbepaling uit de Wet personenvervoer van toepassing verklaard. De betreffende artikelen gelden echter voor alle te handhaven bepalingen in de Wet personenvervoer, inclusief artikel 5e van het besluit en het daarin bedoelde vervoer.

Om met bestaande ontwikkelingen op het gebied van personenvervoer met afwijkende voertuigen rekening te houden, zal artikel 5e van het besluit niet gelijktijdig met de onderliggende wetswijziging worden ingevoerd. In verband met de voorbereiding van betrokken ondernemingen op het van toepassing worden van de wet, met name het voldoen aan de eis van vakbekwaamheid, is het voornemen om artikel 5e van dit besluit niet eerder dan twee jaar na inwerkingtreding van dit besluit van kracht te laten worden. De overgangsbepalingen in de wet met betrekking tot vervoergebieden en de afgifte van vergunningen op basis van de vervoervraag (capaciteit) zijn vooruitlopend op de deregulering van het taxivervoer en de bestaande vrijheid van opereren niet van toepassing verklaard op het vervoer met driewielers. Uit oogpunt van rechtszekerheid is het niet gewenst het bestaande vervoer met driewielers te beperken op grond van de vraag naar dat vervoer voor de korte periode dat de minister nog gebruik kan maken van zijn bevoegdheid terzake.

Onderdelen B, C, D en F

Het verlenen van een vergunning op basis van de vraag naar taxivervoer wordt met de inwerkingtreding van de wet gedurende een overgangstermijn in principe twee jaar bestendig, met de mogelijkheid van verlenging met twee jaar. Deze bevoegdheid krijgt daarna een gebonden karakter. De wijziging van de hierna genoemde artikelen hangt samen met het gebonden karakter van de bevoegdheid tot vergunningverlening van de minister. Artikel 7 bepaalt dat aanvragen voor een vergunning bij de minister worden ingediend. In artikel 13 is de verwijzing naar de bij voornoemde wetswijziging ingetrokken artikelen 63 en 63a van de wet, op grond waarvan gedeputeerde staten van de provincie haar bevoegdheden inzake de vergunningverlening kon overdragen aan samenwerkingsverbanden van gemeenten, vervallen. Artikel 15, tweede lid, onder c, is gewijzigd omdat het aantal auto's waarmee op grond van een vergunning taxivervoer wordt verricht, niet meer kan worden gemaximeerd. Via artikel VII van dit besluit (inwerkingtreding) kan worden

bewerkstelligd dat artikel 15, tweede lid, onderdeel c, doorwerkt tot het tijdstip waarop de bevoegdheid tot het afgeven van vergunningen op basis van de vervoervraag komt te vervallen.

Onderdelen E en O

Met de aanpassing van artikel 14, tweede en derde lid, is rekening gehouden met het feit dat niet alleen natuurlijke personen, maar ook rechtspersonen, al dan niet samen met natuurlijke personen, gezamenlijk als vervoerder kunnen optreden. Indien dit het geval is vermeldt de vergunning tenminste ook de namen van de deelnemende (rechts)personen. Artikel 23 is om dezelfde reden aangepast. De eis van betrouwbaarheid van de vervoerder vergt dat, indien rechtspersonen gezamenlijk vervoer verrichten, de bestuurders van de rechtspersonen betrouwbaar dienen te zijn. Hoewel die rechtspersonen afzonderlijk niet als vervoerder zijn aan te merken, zal het bestuur van die deelnemende rechtspersonen wel in grote mate invloed uitoefenen op de bedrijfsvoering. Het zesde lid is zodanig aangepast dat ook de degene, die in de plaats van de in het tweede lid bedoelde personen is belast met de permanente en daadwerkelijke leiding van de gezamenlijk als vervoerder opererende natuurlijke personen en rechtspersonen, aan de betrouwbaarheidseis moet voldoen. Bij deelnemende natuurlijke personen zal de eigenaar meestal ook de permanente en daadwerkelijke leidinggevende zijn. Ook hier is het argument dat bedoelde leidinggevende personen van de in gezamenlijk verband opererende ondernemingen separaat betrouwbaar dienen te zijn uit hoofde van hun kwalitatieve betrokkenheid bij het vervoerbeleid. Richtlijn nr. 98/76/EG biedt de mogelijkheid dat bevoegde organen ook van andere personen dan de bestuurders of eigenaren van een vervoeronderneming eisen dat zij betrouwbaar zijn. Het artikel strekt ertoe dat, indien de capaciteit van een bestuurder of een persoon die permanent en daadwerkelijk leiding geeft bij de vervoerder of deelnemende vennoot wordt ingebracht in de vorm van een rechtspersoon, de daarvoor werkzame natuurlijke persoon betrouwbaar moet zijn.

Indien een natuurlijke persoon of rechtspersoon toetreedt tot of zich terugtrekt uit een gezamenlijk verband, wordt hiervan op grond van artikel 14, tweede lid en derde lid, met het oog op de mogelijkheid tot toetsing van onder meer het betrouwbaarheidsvereiste, door de vervoerder melding gemaakt.

Onderdelen G, L, M, N en T

In betreffende artikelen is voorzien in de mogelijkheid om de vergunning te schorsen. Het was reeds mogelijk de verleende vergunning ambtshalve of op aanvraag te wijzigen en in te trekken. Met de wijziging wordt uitvoering gegeven aan de invoering van de schorsingsbevoegdheid in de wet.

In onderdeel M, waarin artikel 21, derde lid, wordt gewijzigd, wordt bepaald dat de schorsing van de vergunning niet eerder dan zes weken na bekendmaking van het daartoe strekkende besluit mag ingaan. De termijn is bedoeld om de vervoerder de gelegenheid te geven zich voor te bereiden op het tijdelijk niet kunnen uitoefenen van zijn beroep. Bij intrekking geldt een termijn van 12 weken. Een termijn van zes weken wordt voldoende geacht omdat de schorsing van de vergunning in tegenstelling tot intrekking van tijdelijke aard is. Bovendien zal de schorsing van de vergunning als sanctiemaatregel worden verzwakt indien de vervoerder pas na langere tijd de gevolgen hiervan ervaart. Een lange periode voordat de schorsing na het schorsingsbesluit daadwerkelijk ingaat, geeft de vervoerder de tijd voorbereiding te treffen die de sanctie in de praktijk ontcrachten. Met een termijn van zes weken wordt aansluiting gezocht bij de ingevolge de Algemene wet bestuursrecht

(Awb) geldende termijn van zes weken voor het indienen van een bezwaarschrift.

Onderdeel H

In artikel 17 is geregeld dat het vergunningbewijs voor de reiziger zichtbaar is aangebracht in de auto waarmee taxivervoer wordt verricht. De wijziging houdt verband met de mogelijkheid tot het indienen van klachten. In tegenstelling tot in het besloten busvervoer, waar over het algemeen sprake is van vooraf besteld of via touroperators bemiddeld vervoer door grote ondernemingen, is niet op voorhand duidelijk tot wie de klacht kan worden gericht. Het vergunningbewijs vermeldt – ingevolge artikel 19 – tenminste de naam en het adres van de vervoerder.

Onderdelen I, J en K

In de artikelen 18, 19 en 20 is de regelgeving ten aanzien van de vergunningbewijzen met het oog op de feitelijke controle op de naleving van de vergunningplicht aangepast. Omdat de vervoervraag als wettelijk criterium voor het afgeven van vergunningen (capaciteitsbeleid) in principe na twee jaar komt te vervallen, kan de afgifte van het aantal vergunningbewijzen niet meer worden beperkt tot aantal auto's waarmee maximaal taxivervoer mag worden verricht. Reden voor de aanpassingen is het voornemen de handhaving van de regels inzake het taxivervoer in een vrije markt aan de hand van een beperkte uitgifte van het vergunningbewijs te verbeteren. Daarvoor is in artikel 18, vierde lid, de mogelijkheid opgenomen de afgifte van vergunningbewijzen te beperken tot het aantal voertuigen dat een ondernemer feitelijk ter beschikking staat bij het verrichten van het vervoer. Op deze wijze kan het ter beschikking stellen van vergunningbewijzen aan derden die de schijn wekken dat zij op legale wijze personenvervoer verrichten, worden tegengegaan.

Op grond van artikel 18, tweede lid, kan een termijn aan de geldigheid van de vergunningbewijzen worden verbonden. De termijn kan eventueel samenvallen met de periodieke algehele controle op de vergunningeisen door toezichthoudende instanties. Na afloop van de termijn moet het vergunningbewijs op grond van artikel 20 door de vervoerder worden vervangen. De (eventuele) geldigheidsduur van het bewijs blijkt uit het bewijs zelf. Hiertoe is artikel 19, tweede lid, uitgebreid met een onderdeel e. Het doel van wijziging van artikelen 18 en 19 is het bij voorbaat tegengaan van illegaal gebruik van vergunningbewijzen. Het beperken van de afgifte alsmede de geldigheidsduur van bewijzen kan hieraan een bijdrage leveren.

Onderdeel P

Op grond van artikel 24b kan worden geregeld dat de betrouwbaarheid van de vervoerder in ieder geval ontvalt wanneer deze binnen een tijdsbestek van vijf jaar een of meerdere keren onherroepelijk is veroordeeld wegens overtreding van de regels met betrekking tot de rij- en rusttijden op grond van het Arbeidstijdenbesluit vervoer of van de technische keuringsvoorschriften en de verplichting tot het in bezit hebben van een keuringsbewijs als bedoeld in artikel 159 van het Besluit personenvervoer. In de recente wijziging van het Besluit personenvervoer ter implementatie van richtlijn 98/76/EG zijn hieraan nog toegevoegd het niet verzekerd zijn tegen beroepsaansprakelijkheid en overtredingen van milieuvoorschriften uit het Voertuigreglement.

De opsomming in het eerste lid, onderdeel b, is uitgebreid met een aantal artikelen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidstijdenwet die de naleving van de rij- en rusttijden in het taxivervoer

betreffen. Het tweede lid moet worden gelezen in relatie tot het intrekken van het vijfde lid. Het intrekken van het vijfde lid heeft tot gevolg dat veroordelingen van overtredingen van de rijtijden op grond van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Arbeidstijdenwet ook voor de vervoerder die taxivervoer verricht reden kunnen zijn voor het vervallen van de betrouwbaarheid. Tot inwerkingtreding van dit besluit gold de norm slechts voor het besloten bus- en openbaar vervoer. De verwachte vergroting van de actieradius van het vervoer per taxi in een vrije markt, de integratie van het vervoermiddel taxi in het openbaar vervoer (bijvoorbeeld op afroep) en de toename van het contractvervoer met een bepaalde regelmaat in afstand en tijd, noodzaken tot een strenger toezicht op de wettelijk toegestane rijtijden in deze bedrijfstak. Het Arbeidstijdenbesluit vervoer voorziet overigens in een ruimer regime voor rij- en rusttijden voor chauffeurs in het taxivervoer bij onregelmatige diensten en vervoer in de avond en tijdens de nacht.

In het vierde lid is de eis van overeenstemming met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de inhoud van de ministeriële regeling over het ontvallen van de betrouwbaarheid vervallen. De betrokkenheid van genoemde minister hield verband met de regels inzake de rij- en rusttijden voor de chauffeur als toetsing van de betrouwbaarheid van de vervoerder. Dit is echter slechts een van de gronden waarop de betrouwbaarheid kan worden getoetst. De eis van betrouwbaarheid beoogt geen belangen te beschermen die worden gediend met de Arbeidstijdenwet op grond waarvan de rij- en rusttijden in het vervoer worden getoetst. Wel kan de koppeling aan de betrouwbaarheid preventieve werking hebben op het begaan van overtredingen terzake. Waar het in het vierde lid om gaat is de invulling van een normkader waaraan het belang van een rechtmatige uitoefening van het vervoerbedrijf door de leidinggevende personen kan worden getoetst.

Onderdeel Q

In artikel 27 is de benoeming van de vakbekwame persoon, al naar gelang de rechtsvorm van de vervoeronderneming, in de hoedanigheid van vennoot, bestuurder of hoofd van een dienst of bedrijf komen te vervallen. De benoeming van vakbekwame personen als zodanig hield verband met de mogelijke verschijningsvormen van de vervoerder in een bedrijf dat met meerdere personen in gemeenschappelijk verband (vennootschap onder firma, hierna: v.o.f), dan wel als privaatrechtelijke (N.V., B.V., stichting of vereniging) of publiekrechtelijke rechtspersoon (de gemeentelijke vervoerdienst) opereerde. Dit onderscheid is overbodig omdat voor de eis van vakbekwaamheid het permanent en daadwerkelijk leidinggeven binnen de vervoeronderneming van doorslaggevend belang is, ongeacht de rechtsvorm van de onderneming of de formele positie van bedoelde leidinggevende bij de vervoerder. Dit is tevens het uitgangspunt van richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996, inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers (PbEG L 124) (hierna: richtlijn 96/26/EG), waarin onder meer de eis van vakbekwaamheid in het beroepspersonenvervoer is neergelegd. Van de mogelijkheid in artikel 3 van de richtlijn om het bevoegde orgaan een vakbekwame persoon aan te laten wijzen in plaats van de vervoerder, in de zin van eigenaar of bestuurder, is geen gebruik gemaakt. Tenminste geldt de eis dat de vakbekwame persoon binnen de vervoeronderneming permanent en daadwerkelijk met de leiding is belast. Een andere reden voor onderhavige wijziging is dat de opsomming van bedrijfsvormen niet volledig in overeenstemming was met de praktijk. Zo werd in artikel 27, tweede lid

(oud), voorbijgegaan aan het feit dat naast natuurlijke personen ook rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder op kunnen treden. Dit bracht onduidelijkheid teweeg over de vraag of in plaats van een natuurlijke persoon ook een rechtspersoon – in diens hoedanigheid van vennoot of maat in een v.o.f. respectievelijk maatschap – de vakbekwaamheid kan inbrengen. Meestal zal het in het beroepspersonenvervoer gaan om een vennootschap onder firma omdat deze bijzondere overeenkomst de uitoefening van een *bedrijf* tot doel heeft. In een maatschap staat gewoonlijk de uitoefening van een beroep centraal. De eis van vakbekwaamheid bij de vervoerder kan slechts door een natuurlijke persoon worden ingebracht. In het geval dat een v.o.f. als vervoerder optreedt, betekent dit dat de vakbekwaamheid niet via een rechtspersoon kan worden ingebracht. Dit zou immers betekenen dat de vakbekwaamheid rust bij één van de deelnemende rechtspersonen en niet bij de als vervoerder optredende v.o.f. Het voorbeeld van de maatschap gaat hier minder goed op omdat daarbij meestal sprake is van gescheiden ondernemers en bijbehorende bedrijfsrisico's. Artikel 27, eerste lid, stelt dat aan de eis van vakbekwaamheid *door de vervoerder* moet worden voldaan. Bovendien kan de vakbekwaamheid naar de aard en strekking slechts worden vervuld door een natuurlijke persoon die eigenaar (vennoot, eenmanszaak) is of als leidinggevende werkzaam is voor de vervoerder. De eis van vakbekwaamheid beoogt door inbreng van de vakbekwame persoon een goede bedrijfsgang in de vervoeronderneming te waarborgen. De hoedanigheid van werkzaam zijn moet breed worden uitgelegd. De vakbekwame persoon is in dienst van de vervoeronderneming, maar kan ook via uitzending of detachering zijn werkzaamheden voor de vervoerder verrichten.

Eén en ander beoogt het misverstand te voorkomen dat artikel 27, tweede lid (oud), naar analogie op gemeenschappelijk opererende rechtspersonen zou kunnen worden toegepast. De eis van vakbekwaamheid dient door de vervoerder zelf te worden vervuld. Vorenstaande impliceert dat een onderneming die als vervoerder wordt aangemerkt en deel uitmaakt van een holdingmaatschappij die bestaat uit meerdere rechtspersonen of andere bedrijfsvormen, niet kan profiteren van een vakbekwame persoon in de holding of in één van de zusterondernemingen. Hetgeen moet worden verstaan onder het begrip vervoerder, bedoeld in artikel 1, onderdeel j, van de Wet personenvervoer hangt af van de vraag voor wiens rekening en risico het vervoer wordt verricht en dient in het kader van genoemd artikel te worden beantwoord.

Concluderend kan worden gesteld dat onderhavige aanpassing van artikel 27 geen wijziging beoogt in de strekking van de bepaling, maar bedoeld is om duidelijkheid te geven over het inbrengen van de vakbekwame persoon indien meer rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder optreden of zelfstandig onderdeel uitmaken van een groter geheel (holding). Tevens wordt met de wijziging beoogd om ter invulling van de vakbekwaamheidseis de nadruk te leggen op de het permanent en daadwerkelijk leidinggeven door een vakbekwaam persoon bij de vervoerder, in welke ondernemingsvorm dan ook.

Hetgeen onder permanent en daadwerkelijk leidinggeven moet worden verstaan valt niet bij voorbaat scherp aan te geven. Het predikaat permanent moet worden opgevat als een continue betrokkenheid bij het leidinggeven. De betrokkenheid mag niet incidenteel zijn. Indien het leidinggeven door de aard of grootte van de onderneming een voltijdse aangelegenheid is, betekent dit dat de vakbekwame niet slechts een gedeelte van de werktijd met daadwerkelijke leiding kan zijn belast. Daadwerkelijk geeft aan dat het om een inhoudelijke betrokkenheid bij het leidinggeven gaat. De functie van leidinggevende kan niet louter een formele status inhouden. Zo kan een bestuurder van een rechtspersoon die als vervoerder geldt de vakbekwaamheid niet inbrengen indien de

leiding over het vervoer feitelijk bij een ander berust. De werkzaamheden in het kader waarvan leiding wordt gegeven betekent dat de vakbekwame inhoudelijk betrokken moet zijn bij beslissingen inzake uitbreiding van het bedrijf, het aangaan van financiële verplichtingen, het aanen verkoopbeleid, de aansturing van personeel, het dagelijkse ondernemersbeleid, de relaties met de overheid, maar ook de strategie van het bedrijf op de vervoermarkt. De uitleg van het begrip permanent leidinggeven vergt tevens dat de vakbekwame ten aanzien van deze werkzaamheden naar buiten vertegenwoordigingsbevoegd is. Zonder een volmacht of mandaat om namens de vervoerder op te treden, kan de facto geen sprake zijn van leidinggeven als bedoeld in artikel 27.

In een beleidsregel zou nader kunnen worden omschreven wat in meer praktische zin onder permanent en daadwerkelijk leidinggeven moet worden verstaan. Het is de bedoeling terughoudend te zijn in het benutten van deze bevoegdheid, omdat in de gevallen waarin het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) terzake een uitspraak heeft gedaan vooralsnog een consequente lijn is getrokken over hetgeen onder permanent en daadwerkelijk leidinggeven moet worden verstaan. Een andere reden om terughoudendheid te betrachten is gelegen in de aard en mogelijke evolutie in materiële zin van het begrip permanent en daadwerkelijk leidinggeven. In de eerste plaats leent het begrip zich niet bij voorbaat voor uitwerking in nadere regels en wordt per geval bekeken of aan de eis is voldaan. In de tweede plaats kan hetgeen onder permanent en daadwerkelijk leidinggeven moet worden verstaan zich zodanig ontwikkelen, bijvoorbeeld door nieuwe contractrelaties tussen personeel en werkgever of ontwikkelingen op het gebied van leidinggeven op afstand, dat het vastleggen in regels tot starheid kan leiden. Dit laatste is tevens een argument om, indien een nadere uitwerking met het oog op de rechtszekerheid toch gewenst is, hiervoor het instrument van de beleidsregel te gebruiken.

In het derde lid is de verplichting opgenomen dat vervoerders de minister in kennis stellen van de vakbekwame persoon in de onderneming. Het is wenselijk dat controle kan worden uitgeoefend op de aanwezige vakbekwaamheid in de onderneming. Het derde lid vervangt het zesde lid (oud) van artikel 27, waarbij de vervoerder, voorzover als rechtspersoon aan te merken, verplicht werd gesteld de vakbekwame bestuurder of persoon die permanent en daadwerkelijk leiding geeft bij de onderneming kenbaar te maken bij de vergunningverlenende instantie. Het derde lid verplicht vervoerders niet alleen bestuurders of vennoten die de vakbekwaamheid uitoefenen te melden, maar ook ingehuurd krachten die permanent en daadwerkelijk leiding geven. Een dergelijke invulling van de vakbekwaamheid wordt niet afgedekt door de verplichting personele wijzigingen in de leiding van de onderneming aan de minister te melden op grond van artikel 14, derde lid.

Onderdeel R

Aan het vereiste van vakbekwaamheid kan door de vervoerder worden voldaan door overlegging van een door de minister erkend getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd examen. Tot aan de inwerkingtreding van dit besluit werd een vervoerder in het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer geacht mede vakbekwaam te zijn indien hij kon aantonen de laatste zes jaar belast te zijn geweest met de dagelijkse leiding van een onderneming die het vervoer op basis van een geldige vergunning heeft verricht. Deze zogenaamde «historische» vakbekwaamheid voor het verkrijgen van de taxivergunning komt te vervallen. In artikel IV is geregeld dat de mogelijkheid van het opbouwen en het erkennen van historische vakbekwaamheid op het gebied van taxivervoer nog tot 1 juli 2001 uitgestelde werking heeft. In de periode tot 1 juli 2001

geldt bovendien dat degene die gedurende vijf jaar aantoonbaar belast is geweest met de dagelijkse leiding van een bedrijf dat taxivervoer verricht aan de eis van vakbekwaamheid voldoet.

Onderdeel S

In het besluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer ter implementatie van richtlijn nr. 98/76/EG is onder meer een nieuw artikel 29a ingevoegd en is artikel 24a komen te vervallen. De plicht tot het geregeld overleggen van een verklaring omtrent het gedrag ter bevestiging van het voldoen aan de eis van betrouwbaarheid, is samen met het overleggen van documenten die bewijzen dat aan de eisen van vakbekwaamheid en kredietwaardigheid wordt voldaan geregeld in artikel 29a. Op grond van het vierde lid kan de minister binnen de termijn van vijf jaar afgifte van een nieuwe verklaring omtrent het gedrag verlangen, indien er vermoedens zijn gerezen dat de betrouwbaarheid van een vervoerder in het geding is. Hiermee is aangesloten bij artikel 157b.

Onderdelen U en V

De functionele eisen van de taxameter ten aanzien van het bepalen van de vervoerprijs op basis van afgelegde afstand, de duur van de rit en het gehanteerde tarief worden overgenomen door een ander, uitgebreider meetinstrument, de boordcomputer. De regels waaraan een taxameter dient te voldoen, vloeien gedeeltelijk voort uit richtlijn nr. 77/95/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake taxameters (PbEG L 026). De regels zijn daarop door de Nederlandse wetgever verplicht gesteld voor nieuwe mechanische taxameters en gedeeltelijk van toepassing verklaard op de constructie en keuring van elektronische meters. De ijkregelgeving strekt ertoe dat de berekening van het vervoertarief door de taxameter als meetinstrument accuraat en betrouwbaar geschiedt. Artikel 154 (oud) stelde de taxameter als zodanig verplicht in auto's waarmee taxivervoer, met uitzondering van contractvervoer, werd verricht. Een taxameter registreert de rijtijden en de afstand van het vervoer per rit en toont zichtbaar voor de reiziger de vervoerprijs per rit. In het onderhavige besluit wordt het gebruik van een boordcomputer verplicht gesteld, waarvan een taxameter onderdeel uitmaakt.

De functies van de boordcomputer zijn talrijker dan die van de taxameter. De boordcomputer is geschikt voor informatieverstrekking aan de vervoerder met betrekking tot de omvang van het vervoer en de plaatsbepaling van het voertuig, maar dient ook als controlemiddel voor de rij- en rusttijden. De boordcomputer wordt geacht alle tijdsfasen tussen het begin en het eind van het vervoer «in dienst» te registreren. Dit betekent dat alle vertrek- en aankomsttijden in beladen en onbeladen toestand, de tussenliggende wachttijden op reizigers alsmede de rusttijden moeten worden geregistreerd. De rijtijden volgen uit de registratie van het vervoer in beladen en onbeladen staat en de wachttijden. Tevens legt de boordcomputer gegevens over afstand en tarief per rit vast (in onbeladen toestand zal het tarief *nul* zijn). De registratie van genoemde kenmerken is standaard verbonden met de naam en het adres van de vervoerder, de naam van de chauffeur – dit kan ook een code of registratienummer zijn – en het kenteken van het voertuig.

Op grond van artikel 154, eerste lid, is in een taxivoertuig een boordcomputer van een door de minister aangewezen type verplicht aanwezig. De functies van de boordcomputer worden geregeld bij aanwijzing van een type door de minister. In de voorschriften bij de aanwijzing kan worden opgenomen aan welke eisen met betrekking tot de registratie- en weergavefunctie moet worden voldaan en welke overige gegevens

moeten worden geregistreerd en weergegeven. Op grond van artikel 154, derde lid, maakt de taxameter onderdeel uit van de boordcomputer. De aan de taxameter verbonden functies van berekening van het tarief per rit op grond van de parameters afstand en tijd zijn tevens eigenschappen van de boordcomputer. Reden voor het handhaven van het begrip taxameter is de relatie met de regels op grond van de IJkwet. Het van toepassing zijn van de regelgeving krachtens de IJkwet op de (functies van) de taxameter heeft een tweeledig gevolg. Het houdt ten eerste in dat de werking van de functies op grond van het IJkreglement regelmatig op betrouwbaarheid en precisie moet worden gecontroleerd (ijking). Ten tweede betekent het dat de IJkregeling taxameters van toepassing is waarin de technische aspecten van de berekening van de ritprijs op basis van afstand en tijd staan uitgewerkt. De voorschriften die de minister kan verbinden aan de aanwijzing van het type boordcomputer kunnen geen betrekking hebben op de technische eisen die op grond van de IJkwet gelden voor de daarin geïntegreerde taxameter. Een voorbeeld hiervan is de elektronische weergave van de ritprijs die in de IJkregeling taxameters is verplicht gesteld.

Artikel 155 regelt het verplicht gebruik van de boordcomputer. In tegenstelling tot artikel 155 (oud) ten aanzien van de taxameter is de aanwezigheid in het voertuig van een boordcomputer ook verplicht gesteld voor het zogenaamde contractvervoer. Deze aanscherping van de regels houdt verband met de uitbreiding van functies van de boordcomputer op het vlak van rij- en rusttijden, de zeer geringe arbeidsintensiteit bij het registreren van de rijen rusttijden vanwege de vervoerder en de efficiency bij het noodzakelijke toezicht op de naleving van de regelgeving terzake voor het taxivervoer. De regelmaat van dit vervoer op vaste trajecten tegen een van tevoren afgesproken prijs noopt weliswaar niet tot het zichtbaar stellen van het tarief, de registratiefunctie van de rij- en rusttijden en omvang van het vervoer tegen de achtergrond van de gegevens van de vervoerder dient echter wel in de boordcomputer permanent werkzaam te zijn. Hiermee blijft ook de mogelijkheid van het achteraf uitoefenen van toezicht op naleving van de vergunningplicht behouden, bijvoorbeeld ter controle op welk tijdstip door welke vervoerder beladen vervoer is verricht aan de hand van de gegevens over tijdstip en omvang van het vervoer.

Op grond van het tweede lid kan een regeling worden getroffen voor gevallen waarin de boordcomputer buiten werking is vanwege onvoorziene omstandigheden. Indien dit het geval is, vermeldt de bestuurder de rij- en rusttijden, het tarief en de standaardgegevens over de vervoerder, de bestuurder en het voertuig in een controlemiddel waarvan het model door de minister wordt vastgesteld. Hierbij wordt voor een deel aansluiting gezocht bij het controlemiddel, bedoeld in artikel 2.4:2, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer dat de registratie van de tijdstippen van het dienstvervoer regelt ter handhaving van de rij- en rusttijden. De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Minister van Verkeer en Waterstaat gezamenlijk kunnen op grond van genoemd artikel bepalen dat het controlemiddel, bedoeld in artikel 155, tweede lid, van het Besluit personenvervoer kan dienen als model voor de registratie van de rij- en rusttijden. Hetzelfde kan worden geregeld voor de registratie van gegevens door de boordcomputer.

De nadere regeling beoogt het kunnen voortzetten van het taxivervoer indien de boordcomputer tijdens de dienst defect raakt en wel onder zodanige omstandigheden dat het toezicht op het taxivervoer door het ontbreken van gegevens niet in het geding raakt. Wel moet worden voorkomen dat tot het langdurig rijden met een niet functionerende of niet ingeschakelde boordcomputer wordt uitgenodigd. Dit is ongewenst omdat het controlemiddel fraudegevoeliger en, voor zowel de gebruiker als de toezichthoudende instanties, bewerkelijker is dan de boord-

computer. Het illegaal rijden zonder werkende boordcomputer is strafbaar gesteld als commuun delict op grond van artikel 92 van de wet en kan bij herhaling overigens leiden tot intrekking of schorsing van de vergunning op grond van artikel 91, onderdeel a, van de wet. Het besturen van een taxi in dienst zonder dat de rij- en rusttijden worden geregistreerd is tevens strafbaar gesteld op grond van de Arbeidstijdenwet. In het derde lid van artikel 155 is geregeld dat de gegevens tot twee jaar na het tijdstip van registratie door de vervoerder dienen te worden bewaard. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen toezichthouders de gegevens inzien ter controle op de naleving van de relevante regels.

Het staat nog niet vast op welk moment de traditionele taxameters vervangen worden door de boordcomputer. Om die reden zullen de onderdelen U en V niet tegelijk in werking treden met de overige bepalingen van dit besluit.

Onderdeel W

Artikel 156 is een uitwerking van artikel 60, onderdeel b, van de wet en strekt ertoe de tarieven voor de reiziger voorafgaande aan het daadwerkelijke vervoer kenbaar te maken. Voorkomen moet worden dat een voor de reiziger onzekere situatie ontstaat met betrekking tot de vervoerprijs en de geboden dienst. De toegankelijkheid van het taxivervoer is ermee gediend dat de reiziger een indruk heeft van (het niveau van) de vervoerprijs in een tijdperk dat prijzen niet meer worden vastgesteld door de provincie en hun relatieve uniformiteit verliezen. De verwachting is dat er verschillende vervoerprijzen tussen aanbieders van taxivervoer ontstaan, maar ook dat er aanbieders zelf hun prijzen differentiëren naar tijd of de omstandigheden waaronder het vervoer wordt verricht. De nadere regeling die de minister op basis van artikel 156 kan stellen, verplicht de vervoerder het vervoertarief dan wel de maatstaf die voor de hoogte van het tarief bepalend is vooraf bekend te maken. De kenbaarheid van de tarieven is complementair aan het beleid tot bevordering van concurrentie in de taxibranche; de reiziger kan bij voldoende concurrentie tussen aanbieders van taxivervoer alleen dan een goede keuze op basis van prijs en kwaliteit maken indien het verschil in tarieven in relatie tot het taxi-aanbod zichtbaar is. Daarvoor is het niet voldoende dat het feitelijke tarief (achteraf) op het display van de boordcomputer verschijnt. De vervoerprijs moet zichtbaar van buiten de auto, op de taxistandplaats of via andere media ter plaatse zijn te relateren aan de taxi waarmee wordt vervoerd of het bedrijf dat het vervoer verricht.

Onderdeel X

Na een heroverweging wordt het minder noodzakelijk geacht elke drie jaar de aan de pas verbonden eisen van rijvaardigheid en medische geschiktheid te toetsen. Het daartoe strekkende rijbewijs geldt in principe voor 10 jaar. Deze maximale geldigheidstermijn staat niet in verhouding tot het eens in de drie jaar overleggen van het rijbewijs. De intrekking van het rijbewijs volgt meestal op overtredingen van de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde normen. De chauffeurspas is niet het middel voor toezicht op de naleving van die wet. Het niet kunnen aantonen van het bezit van een rijbewijs leidt in ieder geval tot intrekking van de chauffeurspas. Tevens wordt de periodieke verplichting tot overlegging van de aan de chauffeurspas verbonden geneeskundige verklaring, die moet aantonen dat de chauffeur medisch geschikt is voor zijn beroep, met aanpassing van artikel 157a verlengd van drie naar vijf jaar. Deze eis wordt daarmee gelijkgesteld met de plicht eens in de vijf jaar een geneeskundige verklaring in het besloten busvervoer en openbaar vervoer te overleggen. Er is geen reden op dit punt een

onderscheid te maken tussen identieke beroepsgroepen. Verlenging van de geldigheidstermijn van de chauffeurspas betekent tenslotte dat minimaal eens in de vijf jaar een verklaring omtrent het gedrag, waarmee de betrouwbaarheid wordt getoetst, wordt overgelegd. Hier staat tegenover dat indien het vermoeden bestaat dat een chauffeur niet meer betrouwbaar is, de houder van de pas kan worden verplicht opnieuw een verklaring te overleggen. Met de verlenging van de geldigheidstermijn van de chauffeurspas is bedoeld een middenweg te vinden tussen kosten voor de sector en de noodzaak van periodieke controle op bepaalde aan de pas verbonden eisen enerzijds en de verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer met behulp van de pas anderzijds.

Onderdeel Y

In artikel 157b, tweede lid, is een nieuw onderdeel d ingevoegd. Deze uitbreiding van de intrekingsgronden maakt het mogelijk dat de minister de chauffeurspas intrekt indien de kaart met medewerking van de aanvrager door derden wordt gebruikt (misbruik) of met behulp van de pas van de aanvrager kopieën of vervalsingen ten behoeve van gebruik door derden worden vervaardigd. Weliswaar kunnen handhavende instanties de gegevens op de pas verifiëren met bijvoorbeeld het rijbewijs, toch kan het gebruik van een andermans pas bij controle of bij het tonen aan de reiziger een blijk van (schijnbare) legaliteit geven in de uitoefening van het beroep. Tevens wordt aan artikel 157b een derde lid toegevoegd dat bepaalt dat de houder van een chauffeurspas waarvan de geldigheidsduur is verstreken of welke is ingetrokken deze inlevert bij de minister. Het inleveren van de pas voorkomt dat deze door de aanvrager en derden wordt misbruikt of dat hiermee wordt gefraudeerd. Bij het niet inleveren van de pas kan de minister via artikel 88 van de wet (bestuursdwang) inlevering afdwingen.

Onderdeel AA

Op grond van artikel 158 kunnen technische eisen aan de inrichting of uitrusting van voertuigen worden gesteld. De minister kan slechts technische eisen stellen indien dit nodig is voor de veiligheid, toegankelijkheid en herkenbaarheid van het vervoer. In het taxivervoer valt in het kader van de herkenbaarheid bijvoorbeeld te denken aan een klachtensticker, taxi- of daklicht. Het belang van de veiligheid heeft onder meer geleid tot het verplicht gebruiken van versterkte koetswerken (rollerbars) voor het passagiersgedeelte van taxivoertuigen. Eisen in het kader van de toegankelijkheid kunnen betrekking hebben op het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer door gehandicapten of kinderen. Het tweede lid van artikel 158 (oud) komt te vervallen omdat de daarin genoemde overheden niet meer bevoegd zijn inzake de regulering van het taxivervoer.

Onderdeel BB

Voertuigen bestemd voor het uitvoeren van beroepspersonenvervoer behoeven een voor dat doel specifieke toelating tot de weg. Aan auto's die voor taxivervoer worden ingezet worden extra technische eisen gesteld, bijvoorbeeld met het oog op de bescherming van de reiziger. De aanpassing van artikel 159, eerste lid, onder b, strekt ertoe auto's ouder dan een jaar direct bij toelating tot de weg als taxi te keuren in plaats van een jaar na betreffende toelating.

Artikel 14, derde lid, wordt toegevoegd aan de opsomming in artikel 167, waarin de artikelen uit het besluit zijn genoemd waarvan overtreding een strafbaar feit oplevert in de zin van artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten. Artikel 14, derde lid, richt zich tot de vervoerder en verplicht hem wijziging van de vergunning aan te vragen bij wijziging van de naam waaronder hij opereert of bij wijziging van de naam van de natuurlijke personen die gezamenlijk als vervoerder optreden, zoals bij een vennootschap onder firma of een commanditaire vennootschap.

ARTIKEL II

De termijn voor beslissing op aanvraag van een vergunning voor taxivervoer bedraagt op grond van artikel 11 van het besluit 12 weken. In verband met de verwachte hausse aan aanvragen, zowel van bestaande als nieuwe vervoerders, die gepaard gaat met de inwerkingtreding van het voorstel van wet tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) wordt de termijn ter ontlasting van het bestuur verlengd naar maximaal 6 maanden. De nieuwe wet verplicht bestaande vervoerders binnen een jaar na inwerkingtreding van de wet een aanvraag om een vergunning voor taxivervoer in te dienen bij de minister. De verlenging van de beslistermijn geldt dan ook voor aanvragen die zijn gedaan in die periode.

ARTIKEL III

Op grond van artikel III is de vervoerder gehouden een serie gegevens te registreren en bij te houden over de omvang en tijdstippen van het vervoer. De grondslag is artikel 60, onderdeel c, van de wet. De chauffeur vult deze gegevens in op een formulier voor aanvang van de rit, wachttijd of rusttijd als ook het begin en het einde van het (dagelijkse) vervoer met het taxivoertuig. De gegevens zijn de handhavende instanties behulpzaam bij de controle op de naleving van de regelgeving, bijvoorbeeld de vergunningplicht (voor wiens rekening en risico wordt op welk tijdstip vervoer verricht) en de rij- en rusttijden. De ingevulde documenten staan bekend als de zogenaamde dagrittenstaten. Artikel III geldt bij wijze van overgang; het geldt tot op het moment dat de boordcomputer – die zorg draagt voor elektronische opslag van bedoelde gegevens wordt ingevoerd.

ARTIKELEN IV EN V

In het besluit van 25 februari 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de invoering van een chauffeurspas en een aanpassing van de vakbekwaamheidseis bij het taxivervoer (Stb. 123), is bepaald dat de eis ten aanzien van de zogenaamde historische vakbekwaamheid op 1 juli 2001 komt te vervallen. In de tussenliggende periode van inwerkingtreding van dit besluit en genoemde datum wordt de minimale termijn waarbinnen ervaring als leidinggevende aan een onderneming is opgedaan bekort van zes tot vijf jaar. Tegenover het wegvallen van de mogelijkheid tot het verkrijgen van historische vakbekwaamheid medio het jaar 2001, staat derhalve een tijdelijke versoepeling van de norm die recht geeft op het verkrijgen van vakbekwaamheid.

Bij wijze van overgangsmaatregel is in artikel IV, tweede onderdeel, bepaald dat – in afwijking van artikel 28a van het Besluit personenvervoer – aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan indien wordt voldaan aan de voorwaarden, genoemd in de onderdelen a en b.

In de eerste plaats betreft het ondernemers die in de periode van 1 juli 1999 tot 1 december 1999 – de referentieperiode – gemiddeld minimaal 30 uur per week per auto taxivervoer hebben verricht. Hierbij moet zijn voldaan aan de eisen, gesteld bij of krachtens de artikelen 62 en 63 van de Wet personenvervoer en artikel 159 van het Besluit personenvervoer. Op grond van de artikelen 62 en 63 van de wet – zoals deze gold tot aan de inwerkingtreding van het onderhavige besluit – zijn door decentrale overheden aanvullende regels inzake het taxivervoer vastgesteld. In deze zogenaamde taxiverordeningen zijn onder meer voorschriften opgenomen betreffende de taxameter, de rittenstaten en de registers waarin de kentekens van taxi's zijn opgenomen. Ingevolge artikel 159 van het besluit – zoals dit gold tot aan de inwerkingtreding van het onderhavige besluit – worden technische eisen aan de auto's gesteld. De ondernemer die een beroep doet op de onderhavige overgangsregeling dient derhalve aan te tonen dat hij tijdens het verrichten van taxivervoer heeft voldaan aan bepaalde voorschriften, op grond waarvan geconstateerd kan worden dat hij niet op illegale wijze taxivervoer heeft verricht.

In onderdeel b is bepaald dat voor 1 juli 2001 moet worden voldaan aan artikel 28a, tweede lid. Op grond hiervan dient de ondernemer die taxivervoer verricht een EG-verklaring taxivervoer te overleggen. Ingevolge artikel 28a, derde en vierde lid, van het Besluit personenvervoer kan de taxivervoerder deze verklaring op twee manieren verkrijgen. Hij dient hiervoor een door de minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegd examen te overleggen of hij toont aan dat hij voldoet aan de eisen van de zogenaamde «historische vakbekwaamheid». Indien niet voor 1 juli 2001 wordt voldaan aan artikel 28a, tweede lid, kan de minister de vergunning intrekken.

ARTIKEL VII

Naar verwachting treedt artikel I, onderdelen A, P, Q, U en V, op een later tijdstip in werking dan de overige bepalingen van dit besluit. Ten aanzien van onderdeel A, waarin een nieuw artikel 5e is opgenomen, kan op deze wijze worden voorzien in een mogelijke overgangsregeling voor beroepspersonenvervoer dat nu reeds met in dit artikel bedoelde voertuigen wordt verricht. De onderdelen U en V treden naar verwachting later in werking in verband met de financieel-economische en technische aspecten van invoering de boordcomputer.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos