



Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten

15 november 2010
Nr. CEND/HDJZ-2010/875

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 73, tweede en derde lid, 79, zevende lid, 80, derde tot en met zesde lid, 82, eerste lid, onderdeel d, en derde lid, en 83, zesde tot en met achtste lid, van het Besluit personenvervoer 2000, en artikel 2.4:2, tweede lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer;

Besluit:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

Besluit: Besluit personenvervoer 2000;

erkenninghouder: natuurlijke persoon of rechtspersoon die beschikt over een erkenning als bedoeld in artikel 79, achtste lid, van het Besluit;

Minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;

pincode: persoonlijk identificatie nummer aan de hand waarvan de boordcomputer de houder van een boordcomputerkaart authenticceert;

pukcode: pin unlock key aan de hand waarvan de boordcomputer de houder van een boordcomputer authenticceert en in staat stelt om de pincode te wijzigen.

Artikel 2

De boordcomputerkaart is eigendom van de Staat der Nederlanden.

Artikel 3

Op een aanvraag om een boordcomputerkaart wordt binnen drie weken na ontvangst van een volledig ingevuld en ondertekend aanvraagformulier beslist.

Artikel 4

Het is de houder van een boordcomputerkaart verboden om:

- de boordcomputerkaart, dan wel de daarbij behorende pincode en pukcode, aan een daartoe niet bevoegde derde over te dragen;
- de buitenkant van de boordcomputerkaart, dan wel de elektronische gegevens die ten tijde van de afgifte van de kaart door de Minister reeds op de kaart zijn opgeslagen aan te passen of te wijzigen;
- de elektronische gegevens op de kaart te voorzien van een onjuiste aantekening.

HOOFDSTUK 2 CHAUFFEURSKAART

Artikel 5

- De aanvrager geeft aan of de aanvraag betrekking heeft op een chauffeurskaart dan wel een chauffeurskaart onder beperkingen.
- Degene die in het bezit is van een chauffeurskaart onder beperkingen, kan een chauffeurskaart met dezelfde einddatum van geldigheid aanvragen onder overlegging van een ingevolge de Regeling taxibestuurders 2005 erkend getuigschrift.

Artikel 6

De chauffeurskaart en de chauffeurskaart onder beperkingen bevatten de volgende gegevens van de houder:

- geslachtsnaam;



- b. eerste voornaam;
- c. overige voorletters;
- d. pasfoto;
- e. burgerservicenummer, dan wel indien de houder een niet-ingezetene is, een door de Minister vastgesteld uniek nummer voorafgegaan door de aanduiding NI.

Artikel 7

Afgifte van een chauffeurskaart of een chauffeurskaart onder beperkingen geschiedt op vertoon door de aanvrager van:

- a. een identiteitsbewijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht;
- b. het aan hem verstrekte bericht dat de chauffeurskaart kan worden afgehaald.

Artikel 8

1. De bestuurder handelt overeenkomstig de bij de afgifte van de chauffeurskaart verstrekte schriftelijke instructies.
2. De bestuurder meldt onmiddellijk aan de Minister indien:
 - a. een chauffeurskaart of een chauffeurskaart onder beperkingen defect of beschadigd is;
 - b. de op de buitenkant van de chauffeurskaart vermelde gegevens, of de in de chauffeurskaart opgeslagen elektronische gegevens die ten tijde van de afgifte van de kaart door de Minister reeds op de kaart zijn opgeslagen niet meer juist zijn;
 - c. de bij de kaart behorende pukcode bij derden bekend is geworden.
3. Na de melding, bedoeld in het tweede lid, onderscheidenlijk de melding, bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, mag de bestuurder, zo lang nog niet is beslist omtrent zijn aanvraag om een vervangende kaart, taxivervoer verrichten, mits hij:
 - a. die aanvraag binnen vier werkdagen na de melding indient;
 - b. het nummer, bedoeld in artikel 6 onder e, in de boordcomputer invoert;
 - c. een handmatig ondertekende registratie bijhoudt van zijn arbeids- en rusttijden onder vermelding van de gegevens, bedoeld in artikel 79, vijfde lid, onder a en b van het Besluit; en
 - d. uiterlijk op de derde werkdag na de dag van ontvangst van het bericht, bedoeld in artikel 7, onderdeel b, de vervangende kaart afhaalt.
4. Bij de in het derde lid bedoelde aanvraag wordt in geval van een melding als bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, een door de aanvrager ondertekende verklaring overgelegd dat de kaart verloren is geraakt of gestolen is, met een omschrijving van de omstandigheden waaronder dit is gebeurd.
5. Indien de te vervangen kaart op het moment van de melding als bedoeld in het eerste lid nog een geldigheidsduur heeft van drie maanden of minder, kan de bestuurder in plaats van een vervangende kaart een aanvraag indienen voor een nieuwe kaart, mits hij binnen de in het derde lid bedoelde termijn een geldige verklaring omtrent het gedrag en een geldige geneeskundige verklaring overlegt.

Artikel 9

1. In geval van een melding als bedoeld in artikel 8, tweede lid, levert de aanvrager zijn te vervangen kaart in bij de afgifte van de vervangende kaart.
2. Indien de aanvrager na een melding als bedoeld in artikel 83, vijfde lid, van het Besluit, zijn kaart na de melding weer in zijn bezit krijgt, zendt hij deze onmiddellijk terug aan de Minister.

Artikel 10

1. De chauffeurskaart en de chauffeurskaart onder beperkingen worden ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 8, tweede lid.
2. De chauffeurskaart onder beperkingen wordt ingetrokken indien aan de houder een chauffeurskaart is verstrekt.
3. De chauffeurskaart en de chauffeurskaart onder beperkingen kunnen worden ingetrokken:
 - a. indien niet langer wordt voldaan aan de eisen op grond waarvan deze werden verstrekt;
 - b. indien na verstrekking blijkt dat de kaart is verkregen op grond van onjuiste gegevens;
 - c. indien de bestuurder niet of niet tijdig een nieuwe geneeskundige verklaring of een nieuwe



- verklaring omtrent het gedrag overlegt als bedoeld in artikel 82, zesde lid, van het Besluit;
- d. indien de kaart door een andere persoon dan de houder wordt gebruikt of
 - e. indien is gehandeld in strijd met het bij artikel 4, onder a en b, dan wel het bij of krachtens het Besluit bepaalde omtrent de chauffeurskaart.

HOOFDSTUK 3 ONDERNEMERSKAART

Artikel 11

Een ondernemerskaart wordt op aanvraag verleend indien de aanvrager:

- a. is ingeschreven in het handelsregister, bedoeld in artikel 2 van de Handelsregisterwet 2007, en
- b. in het bezit is van een vergunning als bedoeld in artikel 4, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 12

1. De vervoerder meldt defect, beschadiging, verlies of diefstal van een ondernemerskaart onmiddellijk aan de Minister onder vermelding van het op die kaart vermelde unieke nummer.
2. Indien de op de buitenkant van de ondernemerskaart vermelde gegevens, dan wel de in de ondernemerskaart opgeslagen elektronische gegevens niet meer juist zijn, meldt de vervoerder dit onmiddellijk aan de Minister.
3. Een ondernemerskaart wordt ingetrokken:
 - a. in de gevallen, bedoeld in het eerste en tweede lid;
 - b. bij intrekking van de vergunning van de vervoerder.
4. Na intrekking van de ondernemerskaart zendt de vervoerder deze kaart onmiddellijk terug naar de Minister, tenzij de ondernemerskaart als gevolg van verlies of diefstal niet meer in het bezit van de vervoerder is. Indien de vervoerder deze ondernemerskaart na verlies of diefstal opnieuw in zijn bezit krijgt, zendt hij deze ondernemerskaart alsnog onmiddellijk aan de Minister.

HOOFDSTUK 4 KEURINGSKAART

Artikel 13

Een keuringskaart wordt op aanvraag verleend aan een erkenninghouder die is ingeschreven in het Handelsregister, bedoeld in artikel 2 van de Handelsregisterwet 2007.

Artikel 14

De erkenninghouder ontvangt voor iedere door hem ten behoeve van het activeren, onderzoeken of herstellen van de boordcomputer geëxploiteerde werkplaats, ten hoogste twee keuringskaarten.

Artikel 15

1. Een keuringskaart wordt ingetrokken indien:
 - a. de erkenning van de erkenninghouder is ingetrokken;
 - b. de kaart defect, beschadigd, verloren of gestolen is;
 - c. de op de buitenkant van de kaart vermelde gegevens dan wel de in de kaart opgeslagen elektronische gegevens niet meer juist zijn;
 - d. de bij de kaart behorende pukcode bij derden bekend is geworden.
2. De erkenninghouder meldt een geval als bedoeld in het eerste lid onder b, c of d onmiddellijk aan de Minister onder opgave van het op de kaart vermelde unieke nummer.
3. De houder van een keuringskaart zendt deze binnen vier weken na intrekking aan de Minister.

HOOFDSTUK 5 GEBRUIK VAN DE BOORDCOMPUTER

Artikel 16

1. Bij aanvang van de werkzaamheden aan boord van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht voert de bestuurder zijn kaart en pincode in de boordcomputer in.
2. Indien de bestuurder voorafgaand aan het rijden een pauze heeft genoten dan wel andere



werkzaamheden dan rijden heeft verricht, voert hij deze direct na de in het eerste lid bedoelde handelingen in de boordcomputer in.

3. Bij de aanvang van taxivervoer schakelt de bestuurder het werkingsniveau taxivervoer in en voert de aanvang en het einde van iedere rit in.
4. De bestuurder voert de gegevens in die niet automatisch met behulp van sensoren worden gegenereerd, dan wel accepteert deze handmatig indien zij via een externe inrichting worden ingevoerd.
5. Ingeval de boordcomputer niet gekoppeld is aan de taxameter, voert de bestuurder handmatig de door de taxameter aangegeven ritprijs, toeslagen en totaalprijs in, dan wel, indien voor het vervoer geen taxameter verplicht is en de ritprijs direct na de rit wordt voldaan, de door de reiziger verschuldigde vergoeding.
6. Indien de boordcomputer een waarschuwing als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi geeft, bevestigt de bestuurder handmatig dat hij de waarschuwing heeft opgemerkt.
7. Bij beëindiging van de werkzaamheden beëindigt de bestuurder de kaartsessie en bevestigt dit door het invoeren van zijn pincode alvorens zijn chauffeurskaart uit de boordcomputer te nemen.
8. Indien de chauffeurskaart onvoldoende dataopslag heeft, stelt de bestuurder de op de chauffeurskaart opgeslagen gegevens onmiddellijk veilig door deze over te brengen op de boordcomputer dan wel op een andere daartoe geschikte en veilige wijze.

Artikel 17

De vervoerder draagt er zorg voor dat te allen tijde:

- a. de boordcomputers in de door hem gebruikte voertuigen door middel van zijn ondernemerskaart aan zijn onderneming zijn gekoppeld;
- b. de bedrijfsvergrendeling is ingeschakeld, en
- c. het telefoonnummer van het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer is ingevoerd, alsmede zijn eigen telefoonnummer dan wel het telefoonnummer van de instantie waarmee hij is overeengekomen dat deze de klachten over het taxivervoer in behandeling neemt.

Artikel 18

1. Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder a, b, c of e, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi dan wel wanneer de boordcomputer buiten gebruik is, laat de vervoerder deze zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen drie werkdagen, door een erkenninghouder herstellen en draagt hij er zorg voor dat de bestuurder gedurende zijn dienst een registratie bijhoudt van diens arbeids- en rusttijden en van de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde lid, onder a, c en d, en vijfde lid, onder d tot en met f, van het Besluit.
2. De in het eerste lid bedoelde registratie is handmatig ondertekend en vermeldt de gegevens, bedoeld in artikel 79, derde lid, onder b, en vijfde lid, onder a tot en met c, van het Besluit.
3. Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder d, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi laat de vervoerder deze binnen drie werkdagen door een erkenninghouder herstellen, en de in de boordcomputer geregistreerde gegevens door die erkenninghouder veilig stellen.
4. Ingeval van een storing als bedoeld in artikel 26, vierde lid, onder f, van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi, draagt de vervoerder er zorg voor dat de bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 11, derde lid.
5. Indien er een waarschuwing wordt gegeven van het ontstaan van onvoldoende opslagcapaciteit in het geheugen van de boordcomputer, draagt de vervoerder onmiddellijk zorg voor een overbrenging van de gegevens uit de boordcomputer naar zijn vestiging.

Artikel 19

1. De vervoerder brengt de in de boordcomputer geregistreerde gegevens met behulp van de ondernemerskaart over naar de vestiging:
 - a. tenminste elke drie maanden en



- b. onmiddellijk voorafgaand aan het ogenblik dat de vervoerder niet langer beschikt over de boordcomputer, dan wel deze wordt gedeactiveerd.
2. De vervoerder draagt er zorg voor dat de gegevens op een chauffeurskaart waarmee ten behoeve van zijn onderneming in de relevante periode taxivervoer is verricht, tenminste elke vijf weken worden overgebracht naar een boordcomputer die aan zijn onderneming is gekoppeld.
3. De bestuurder brengt de gegevens op zijn chauffeurskaart ten minste elke vijf weken over naar de boordcomputer van elke vervoerder ten behoeve van wie hij in die periode taxivervoer heeft verricht.
4. Indien de vervoerder vanwege een storing niet aan zijn verplichtingen op grond van het eerste lid kan voldoen, verzoekt hij aan een erkenninghouder om de gegevens over te brengen naar een computer of ander opslagmedium.
5. Indien de in het vierde lid bedoelde gegevensoverdracht door de erkenninghouder niet mogelijk is, verstrekt de erkenninghouder aan de vervoerder een certificaat van onmogelijkheid van gegevensoverdracht.
6. De vervoerder bewaart een certificaat van onmogelijkheid van gegevensoverdracht ten minste 104 weken vanaf de datum van afgifte.

HOOFDSTUK 6 WIJZIGING ANDERE REGELINGEN

Artikel 20

De Regeling werkmap wordt ingetrokken.

Artikel 21

De Regeling taxibestuurders 2005 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt 'artikel 75, tweede lid, van het besluit' vervangen door: artikel 81, vierde lid, van het besluit.
2. De onderdelen c en d vervallen.

B

In de aanhef van artikel 2 wordt 'artikel 76, eerste lid, onderdeel d, van het besluit' vervangen door: artikel 82, eerste lid, onderdeel d, van het besluit.

C

Paragraaf 3 en de bijlagen 2 en 3 vervallen.

HOOFDSTUK 7 SLOTBEPALING

Artikel 22

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten.

Artikel 23

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop artikel I, onderdeel L, van het Besluit van 16 oktober 2009 houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi, de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs in werking treedt.



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

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



TOELICHTING

1. Inleiding

Met deze regeling wordt de bevoegdheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu om krachtens het Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer nadere regels te stellen met betrekking tot de boordcomputer voor taxi's nader ingevuld.

Deze regeling vormt een onderdeel van een groter geheel aan regelgeving dat verband houdt met de boordcomputer taxi. De wettelijke basis voor de verplichting om een boordcomputer te gebruiken bij taxivervoer is opgenomen in het Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

De eisen waaraan een boordcomputer moet voldoen (de functionaliteiten, technische specificaties en de beveiliging) en de verplichte typegoedkeuring door de RDW zijn neergelegd in de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi die is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994. In de Regeling erkenningen werkplaatsen boordcomputer taxi zijn de bepalingen opgenomen die zien op activering, onderzoek en herstel van boordcomputers door werkplaatsen die daartoe door de RDW zijn erkend.

In de onderhavige regeling zijn voorschriften opgenomen die zien op het gebruik van de boordcomputer en de boordcomputerkaarten. Zij voorziet in voorschriften aangaande onder meer de aanvraag, afgifte, schorsing en intrekking van boordcomputerkaarten en wat te doen bij verlies, diefstal dan wel beschadiging van een boordcomputerkaart of bij een storing in of het buiten gebruik raken van de boordcomputer.

2. Boordcomputer en boordcomputerkaarten

Voor het verrichten van taxivervoer moeten taxi's op grond van artikel 79, eerste lid van het Besluit personenvervoer 2000 zijn uitgerust met een boordcomputer: een apparaat dat de arbeids- en rusttijden, alsmede de ritadministratie digitaal registreert.

Het gebruik van een boordcomputer in alle auto's waarmee taxivervoer wordt verricht, strekt tot een efficiëntere en betrouwbaardere registratie van ritgegevens en arbeids- en rusttijden alsmede tot een verbetering van de handhavingsactiviteiten.

De boordcomputer draagt bij tot het verminderen van administratieve lasten voor de taxiondernemers en -bestuurders. De digitale gegevens uit de boordcomputer kunnen automatisch worden verwerkt voor diverse bedrijfsdoeleinden zoals de loonadministratie en belastingaangifte. Een taxibestuurder hoeft geen tijd meer te besteden aan het bijhouden van een papieren administratie. Door de boordcomputer in combinatie met een taxameter te gebruiken, kan de vervoerder c.q. de bestuurder een gespecificeerd ritbewijs in geprinte vorm aanbieden aan hun klanten. Doordat de boordcomputer het frauderen met gegevens ook lastiger maakt, kan aldus oneerlijke concurrentie tussen de aanbieders van taxivervoer worden vermindert.

De boordcomputer maakt gebruik van een elektronische handtekening om de integriteit en de herkomst van de in de boordcomputer opgeslagen en gegenereerde gegevens te waarborgen. Dat is van belang omdat de boordcomputer in de eerste plaats een controleapparaat is dat gegevens omtrent de arbeids- en rusttijden van de bestuurders en gegevens over de ritadministratie moet registreren en opslaan. Die gegevens vormen de basis voor het oordeel van de toezichhouders of in een concreet geval al dan niet sprake is van een overtreding van de desbetreffende wettelijke voorschriften. Vervolgens zullen die gegevens ten grondslag worden gelegd aan de handhavingbesluiten.

Omdat de door de boordcomputer geregistreerde en opgeslagen gegevens worden gebruikt voor het toezicht op de naleving, is het essentieel dat deze gegevens betrouwbaar en volledig zijn. Op grond van de in een boordcomputer opgeslagen gegevens moeten de feiten over arbeids- en rusttijden van bestuurders en de ritadministratie met voldoende zekerheid kunnen worden vastgesteld. Daartoe worden hoge eisen gesteld aan de betrouwbaarheid, beveiliging en basisfunctionaliteiten van een boordcomputer. Alleen die boordcomputers waarvoor de RDW aan de fabrikant ervan een typegoedkeuring heeft verleend, mogen worden ingebouwd in een taxi. Bovendien dient elke typegoedgekeurde boordcomputer die is ingebouwd, door een daartoe erkende werkplaats te worden geactiveerd en dient elke activering te worden afgemeld bij de RDW. De RDW erkent en houdt toezicht op de (rechts)personen die boordcomputers mogen activeren, herstellen en onderzoeken.

Om de functionaliteit van een boordcomputer te kunnen benutten dient gebruik te worden gemaakt van zogenoemde boordcomputerkaarten. Dit is de generieke benaming voor, voor zover hier van belang, de chauffeurskaart, de ondernemerskaart en de keuringskaart. Zowel de boordcomputer (i.c. de daarin ingebouwde systeemkaart) als de boordcomputerkaarten zijn



voorzien van een chip waarmee de geregistreerde gegevens worden voorzien van een elektronische handtekening: een handtekening die voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 15a, eerste tot en met vijfde lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek en derhalve dezelfde rechtsgevolgen heeft als een handgeschreven handtekening. Het plaatsen van een elektronische handtekening door de bestuurder geschiedt doordat die zijn chauffeurskaart met de daarbij behorende pincode in een boordcomputer invoert waardoor de boordcomputer de identiteit van de bestuurder vaststelt. Vanaf dat moment zet de boordcomputer de elektronische handtekening van deze bestuurder onder de gegevens die in de boordcomputer worden geregistreerd. Nadat de bestuurder zijn kaartsessie heeft beëindigd, wordt zijn elektronische handtekening niet meer onder de gegevens gezet die de boordcomputer daarna registreert.

In verband met het voorgaande en om gebruik door onbevoegden te voorkomen, is het van groot belang dat een bestuurder zeer zorgvuldig met zijn kaart en de bijbehorende pin- en pukcode omgaat.

Zodra een ondernemer een taxi voor zijn onderneming gaat inzetten, koppelt hij met behulp van zijn ondernemerskaart de taxi aan zijn onderneming. Als een bestuurder daarna zijn chauffeurskaart en pincode in de boordcomputer invoert, worden de data die vervolgens door de boordcomputer worden vastgelegd zowel aan de ondernemer als aan de bestuurder gekoppeld. Aldus worden de identiteit van de boordcomputer (en daarmee van de taxi waarin deze is geactiveerd), de identiteit van de ondernemer en de identiteit van de bestuurder onlosmakelijk met deze gegevens verbonden. Het is dan ook, zoals eerder gezegd, van groot belang dat ondernemers en bestuurders de boordcomputer en hun boordcomputerkaart op een zorgvuldige en correcte wijze gebruiken.

3. Administratieve lasten bedrijfsleven en bedrijfseffecten

Voor de invoering van de boordcomputer taxi is een op elkaar afgestemd geheel van regelgeving noodzakelijk. Die regelgeving, waarvan de onderhavige regeling deel uitmaakt, is wat betreft de gevolgen voor de administratieve lasten van de sector integraal beoordeeld. Die gevolgen zijn uitgebreid uiteengezet in de toelichting bij het Besluit van 16 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijs in verband met de invoering van de boordcomputer taxi, de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs. (Staatsblad 2009, 472).

Daaruit blijkt, dat na de invoering van de boordcomputer taxi de totale jaarlijkse administratieve lasten voor de taxichauffeurs en -bedrijven per saldo met ruim € 4,6 miljoen per jaar dalen.

Als een auto is uitgerust met een boordcomputer hoeft de taxibestuurder geen dagrittenstaten en werkmappen meer bij te houden. De structurele administratieve lasten voor de taxibestuurders nemen dus af. De taxiondernemers kunnen uit de boordcomputer betrouwbare informatie halen voor hun bedrijfsadministratie en hoeven niet langer een uitgebreide papieren administratie bij te houden. De gegevens uit de boordcomputer zijn reeds digitaal en kunnen automatisch worden verwerkt voor diverse bedrijfsdoeleinden zoals de loonadministratie en belastingaangifte. Door deze automatische verwerking besparen ondernemers op administratieve lasten.

De gevolgen voor de administratieve lasten en de bedrijfseffecten die tot deze regeling zijn te herleiden, zijn berekend op ongeveer € 745.000 en zijn gerelateerd aan de aanvraag om een chauffeurs-, ondernemers- dan wel keuringskaart.

De chauffeurskaart komt in de plaats van de chauffeurspas. De bestaande chauffeurspassen worden eenmalig kosteloos omgewisseld. Hiervoor hoeft geen aanvraag te worden ingediend of documenten te worden overgelegd. De taxibestuurders krijgen een bericht waarmee ze hun kaart kunnen ophalen tegen inlevering van de chauffeurspas. Deze aanpak is gekozen om de lasten voor taxibestuurders te beperken. Eenmaal per vijf jaar dienen de taxichauffeurs een nieuwe chauffeurskaart aan te vragen. De procedure en de vereisten zijn hetzelfde als voor de chauffeurspas, alleen wordt het rijbewijs voortaan digitaal gecontroleerd. Hierdoor wordt een (beperkte) structurele reductie van de administratieve lasten behaald.

Iedere taxivervoerder dient over een ondernemerskaart te beschikken om de boordcomputer te kunnen gebruiken. Deze kaart heeft een geldigheid van vijf jaar. Deze verplichting leidt hierdoor tot structurele administratieve lasten.

Erkenninghouders dienen ten behoeve van de werkplaatsen waar activerings- en herstelwerkzaamheden aan de boordcomputer worden verricht in het bezit te zijn van een keuringskaart. Er is slechts één kaart per werkplaats nodig (meerdere kaarten per werkplaats is echter wel mogelijk). De keuringskaart moet eveneens eens per 5 jaar opnieuw worden aangevraagd en leidt hierdoor tot structurele administratieve lasten.

4. Handhaving

In de controlemodus ondersteunt de boordcomputer de uitvoering en handhaving van wet- en



regelgeving. De toezichthouders kunnen de gegevens die op de boordcomputer en op de chauffeurskaarten geregistreerd zijn overbrengen (downloaden) naar een externe gegevensdrager. Vervolgens zullen zij deze gegevens met de hen ter beschikking gestelde handhavingsapparatuur en programmatuur kunnen uitlezen en interpreteren. Deze apparatuur en programmatuur vallen buiten de reikwijdte van deze regeling.

5. Betrokkenheid branche-organisaties

De regeling is in nauw overleg met de belanghebbende maatschappelijke partijen die participeren in het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) tot stand gekomen. Dit heeft ertoe geleid, dat het OPV op 30 juni 2010 schriftelijk heeft gemeld dat er geen belangwekkende bezwaren zijn en dat de desbetreffende partijen zich kunnen vinden in de regeling.

6. Artikelsgewijs

Artikel 1

Zoals reeds gesteld, vindt deze regeling haar grondslag in het Besluit personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Voor een omschrijving van de in de regeling gehanteerde begrippen die niet in dit artikel zijn gedefinieerd, is dan ook aansluiting gezocht bij deze algemene maatregelen van bestuur. Daarnaast is bij het hanteren van in deze regeling gebezigde begrippen zoveel mogelijk aangesloten bij de overige regelgeving die verband houdt met de boordcomputer taxi.

Artikel 3

Dit artikel brengt met zich, dat de aanvrager zijn aanvraag voor een eerste afgifte van een chauffeurs-, ondernemers- of keuringskaart ten minste 3 weken voor het aanvangen van de met de kaart beoogde werkzaamheden, en vervolgens voordat de geldigheidsduur van een reeds afgegeven kaart verloopt, moet hebben ingediend. Als een bestuurder zijn aanvraag om een chauffeurskaart niet tijdig indient of aanvult, loopt hij het risico dat de kaart niet op tijd kan worden afgegeven en, gelet op artikel 81, derde lid, van het Besluit personenvervoer 2000, geen taxivervoer mag verrichten.

Bij het vaststellen van de beslistermijn is enerzijds gekeken naar de tijd die nodig is voor een zorgvuldige beoordeling van de aanvraag en de productie van de kaart, en anderzijds naar het belang van de aanvrager om zo spoedig mogelijk over de kaart te kunnen beschikken.

Artikel 4

In het Besluit personenvervoer 2000 wordt een boordcomputerkaart, waartoe onder meer de chauffeurs-, ondernemers- en keuringskaart moeten worden gerekend, gedefinieerd als een geheugenkaart met chip voor gebruik in de boordcomputer waarmee de boordcomputer de identiteit van de kaarthouder kan vaststellen. Een boordcomputerkaart geeft toegang tot bepaalde, voor de houder relevante gegevens die zijn opgeslagen in de boordcomputer. Alle boordcomputerkaarten zijn voorzien van een pincode. Deze pincode dient het legitiem gebruik van de kaart te waarborgen.

In onderdeel a is het verbod opgenomen om een boordcomputerkaart en de bijbehorende codes aan een daartoe niet bevoegde derde over te dragen. Voor een ondernemerskaart betekent dit dat deze kaart en de daarbij behorende pincode alleen ter beschikking mag worden gesteld aan die personen die namens de ondernemer bevoegd zijn om onder meer de in een boordcomputer opgeslagen gegevens uit te lezen en te verwerken of de bedrijfsvergrendeling van de boordcomputer in te schakelen. Een erkenninghouder mag een keuringskaart alleen laten gebruiken door het onder zijn verantwoordelijkheid werkzame personeel, dat belast is met het activeren, herstellen dan wel onderzoeken van de boordcomputer.

Voor de persoonsgebonden chauffeurskaart ligt dat anders. De houder van een chauffeurskaart mag zijn kaart en de bijbehorende codes nimmer aan derden overdragen. Deze kaart is strikt persoonlijk. De chauffeurskaart treedt in de plaats van de chauffeurspas en neemt daarmee de identificatiefunctie jegens derden, waaronder toezichthouders en opsporingsambtenaren, van de laatste over. Daarnaast heeft deze kaart ook een registratiefunctie. Met de chauffeurskaart kan de houder ervan zijn arbeids-, rij- en rusttijden digitaal door de boordcomputer laten registreren en de aldus geregistreerde gegevens laten voorzien van een elektronische handtekening. Hierdoor wordt de authenticiteit en integriteit van die geregistreerde gegevens gegarandeerd. Voor de elektronische handtekening wordt het persoonsgebonden certificaat van de chauffeurskaart gebruikt, waarbij de bestuurder vooraf zijn goedkeuring verleent door het ingeven van de bij de kaart behorende pincode.

Onderdeel c houdt verband met de door toezichthouders veelvuldig geconstateerde onjuiste aantekeningen van onder meer de werk- en rusttijden in de werkmappen van de taxichauffeurs. Dit wordt



aangemerkt als een ernstige overtreding, daar de overtreding gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en de voorwaarden voor eerlijke marktwerking.

Het moge duidelijk zijn, dat de in de boordcomputer geregistreerde en vervolgens op de chauffeurskaart weggeschreven gegevens te allen tijde juist moeten zijn. De juiste registratie van die gegevens is echter op onderdelen afhankelijk van de handmatige invoering door de bestuurder, daar de boordcomputer niet in staat is om alle gegevens automatisch te registreren. Er blijven handmatige handelingen van de bestuurder – en dus mogelijkheden om daarbij te frauderen – bestaan. Zo kan de taxichauffeur aan het begin van een kaartsessie handmatig invoeren dat hij, nadat de voorgaande kaartsessie is afgesloten, nog andere werkzaamheden dan rijden heeft uitgevoerd of pauze heeft genomen. Voorts dient hij zelf in te voeren of er sprake is van taxivervoer en van een beladen of een onbeladen rit. Deze handmatige handelingen – lees: aantekeningen bieden kwaadwillenden de mogelijkheid om te frauderen. Niet alleen met de gegevens op de boordcomputer, maar ook met die op de chauffeurskaart, aangezien de boordcomputer de desbetreffende gegevens bij afsluiting van de kaartsessie wegschrijft naar de chauffeurskaart. Vandaar het in dit onderdeel verwoorde verbod.

Artikelen 5 tot en met 7

Evenals bij de chauffeurspassen zijn er verschillende chauffeurskaarten, te weten: de 'gewone' (volledige) chauffeurskaart en de chauffeurskaart onder beperkingen. De laatste wordt uitgegeven voor taxidiensten waarbij gedurende een bepaalde periode meermalen taxivervoer wordt verricht volgens een schriftelijke overeenkomst waarin tarieven zijn vastgelegd. Bij de aanvraag om een chauffeurskaart zal de aanvrager dan ook duidelijk moeten aangeven op welke kaart zijn aanvraag ziet.

Voor de op de chauffeurskaart vermelde gegevens is aangesloten bij de regeling die ook voor de chauffeurspas gold. Voor wat betreft de gegevens is als nieuw element het burgerservicenummer (BSN) toegevoegd. Dit BSN is een uniek persoonsnummer dat bij de communicatie tussen burgers en overheid wordt gebruikt. Het BSN van de taxichauffeur wordt tevens het nummer van diens chauffeurskaart en vervangt aldus het chauffeurspasnummer.

Aangezien de chauffeurskaart strikt persoonlijk is, dient voorafgaande aan de afgifte ervan de identiteit van de chauffeur onomstotelijk te worden vastgesteld. Dit kan plaatsvinden aan de hand van een van de documenten genoemd in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht, waaronder een geldig rijbewijs.

Artikel 8

Bij de chauffeurskaart wordt tevens een schriftelijke instructie verstrekt. Hierin wordt de zorgvuldigheid die van de kaarthouder wordt verlangd in voor een ieder begrijpelijke taal verwoord. Ook bevat die instructie onder meer gedetailleerde informatie over hoe een kaarthouder dient te handelen bij en na de melding van een geval als bedoeld in het tweede lid.

Ingevolge artikel 83, vijfde lid, van het Besluit personenvervoer 2000 dient de houder van een chauffeurskaart verlies of diefstal van zijn kaart aan de minister te melden. Dit voorschrift wordt hier doorgetrokken ingeval van een defect of beschadiging van de chauffeurskaart en wanneer de gegevens op of in de kaart niet meer juist zijn of de bij de kaart behorende pukcode, die immers anders dan de pincode niet door de kaarthouder kan worden gewijzigd, bij derden bekend is geworden. Gelet op mogelijk misbruik van de chauffeurskaart, die immers persoonlijke gegevens en gegevens waarmee een elektronische handtekening kan worden geplaatst, bevat, moet deze melding onmiddellijk worden gedaan. Onmiddellijk wil hier zeggen, op het moment dat het te melden feit zich voordoet of bekend is geworden of redelijkerwijs bekend had kunnen zijn aan de kaarthouder. Daartoe is een meldpunt ingericht dat het hele jaar door 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar is. Na de melding wordt de kaart met onmiddellijke ingang ingetrokken en mag deze niet meer worden gebruikt. De intrekking is definitief en kan niet meer worden teruggedraaid. Dit is conform de strenge eisen die gelden voor dit soort zogenoemde *smart cards*: kaarten die zijn voorzien van een chip met geheugen. Als een chauffeur zijn kaart na het melden van het verlies of diefstal van de kaart weer terugvindt of terugkrijgt, mag de kaart dus niet meer worden gebruikt, maar moet die krachtens artikel 9, tweede lid, onmiddellijk aan de minister worden geretourneerd.

Zonder geldige, behoorlijk leesbare chauffeurskaart mag een bestuurder geen taxivervoer verrichten. In het derde lid is hierop een uitzondering gemaakt. Belangrijke en strikte voorwaarden hiervoor zijn dat de chauffeur een melding als bedoeld in het tweede lid heeft gedaan, dat hij een handmatige registratie bijhoudt en dat hij binnen 4 werkdagen een nieuwe chauffeurskaart aanvraagt. Deze laatste voorwaarde betekent dus dat als een chauffeur na zijn melding met een handmatige registratie taxivervoer gaat verrichten, hij zich daarmee verplicht om binnen 4 werkdagen na de melding een volledige aanvraag om een vervangende kaart in te dienen.

Na de melding en het binnen 4 werkdagen indienen van de complete aanvraag om een vervangende



chauffeurskaart mag de chauffeur met de handmatige registratie blijven rijden tot omtrent zijn aanvraag is beslist. Zodra hij de vervangende kaart heeft afgehaald, moet hij uiteraard deze vervangende kaart gaan gebruiken en mag hij niet meer met een handmatige registratie rijden. De chauffeur moet de vervangende kaart wel uiterlijk de tweede werkdag na de dag waarop hij het afhaalbericht heeft ontvangen, hebben opgehaald. Laat hij dit na, dan is hij niet langer bevoegd om met een handmatige registratie te rijden.

Bij de aanvraag om een vervangende kaart naar aanleiding van verlies, diefstal en defect wordt alleen gekeken naar het juist ingevulde aanvraagformulier en de betaling. Het is niet nodig om een nieuwe pasfoto, een nieuwe geneeskundige verklaring en een verklaring omtrent het gedrag te overleggen. Indien de aanvraag om een vervangende kaart wordt afgewezen, bijvoorbeeld indien blijkt dat de chauffeur niet meer voldoet aan de gestelde eisen, mag hij vanaf dat moment uiteraard geen taxivervoer meer verrichten, ook niet op grond van een handmatige registratie.

De gestelde termijnen zijn kort, maar wel realistisch. Een chauffeur moet redelijkerwijs in staat zijn om binnen deze termijnen een aanvraag in te dienen en de vervangende kaart op te halen. Hierdoor wordt ook gewaarborgd dat de digitale registratie van de werk- en rusttijden en rittenadministratie zo spoedig mogelijk kan worden hervat en dat het risico van misbruik van chauffeurskaarten zo veel mogelijk wordt beperkt.

Het vijfde lid beschrijft een uitzondering op bovenstaande procedure. Indien de te vervangen kaart op het moment van de melding nog een geldigheidsduur van 3 maanden of minder heeft, kan de chauffeur ook in plaats van een vervangende kaart, die immers dezelfde geldigheidsduur heeft als de oude kaart, een nieuwe chauffeurskaart aanvragen met een geldigheidsduur van 5 jaar. Ook in dat geval mag de chauffeur op grond van het tweede lid met een handmatige registratie taxivervoer blijven verrichten. Dan moet echter wel binnen 4 dagen de aanvraag om een nieuwe kaart volledig zijn ingediend, dus inclusief de verklaring omtrent het gedrag en de geneeskundige verklaring. In de praktijk blijkt dat in een groot aantal gevallen, de chauffeur deze verklaringen dan al in zijn bezit heeft ter voorbereiding van de reguliere aanvraag om een nieuwe chauffeurskaart.

Artikel 10

In deze bepaling zijn de intrekingsgronden voor de chauffeurskaart opgenomen. Naast de in artikel 8, tweede lid, genoemde gevallen en het geval dat de chauffeur niet meer (aantoonbaar) aan de eisen voldoet, kan de minister een chauffeurskaart ook intrekken indien de kaart door toedoen van de houder door een andere persoon dan de houder wordt gebruikt, of indien in strijd is gehandeld met hetgeen omtrent de chauffeurskaart bij of krachtens het Besluit is bepaald. Onder 'toedoen' valt niet alleen een actieve handeling van de houder, maar ook nalaten. Bijvoorbeeld nalaten om zorgvuldig om te gaan met zijn chauffeurskaart en/of de daarbij behorende pincode. Benadrukt wordt, dat de chauffeurskaart reeds door de intrekking zijn geldigheid verliest.

Artikelen 11 en 12

In deze artikelen wordt de aanvraag, afgifte en intrekking van de ondernemerskaart geregeld. Anders dan bij de chauffeurskaart is de ondernemerskaart niet bedoeld om data op te slaan, maar om de ondernemer te identificeren en toegang te geven tot de boordcomputer. Hij stelt de vervoerder in staat om een boordcomputer aan zijn onderneming te koppelen, bepaalde gegevens van zijn onderneming in de boordcomputer in te voeren en om gegevens die in de boordcomputer zijn opgeslagen, over te brengen naar zijn onderneming. Tevens zorgt het gebruik van een ondernemerskaart ervoor dat de verschillende vervoerders geen inzage hebben in elkaars bedrijfsgegevens.

De ondernemerskaart wordt alleen verstrekt aan een vervoerder in het bezit van een geldige taxivergunning en een inschrijving bij de Kamer van Koophandel.

Omdat grotere taxiondernemingen meerdere vestigingen hebben, worden ondernemerskaarten in beginsel onbeperkt verstrekt. Bij verlies, diefstal, beschadiging of defect van de kaart dient de ondernemer een nieuwe kaart met een nieuwe geldigheidsduur – aan te vragen. Anders dan bij de chauffeurskaart hoeven er bij de aanvraag van de ondernemerskaart geen documenten te worden overgelegd. De vervoerder dient echter wel, mede in zijn eigen belang, zorgvuldig met zijn ondernemerskaart(en) om te gaan. Als een onbevoegde derde de beschikking krijgt over de ondernemerskaart, dan kan die derde niet alleen de voor die vervoerder in de aan zijn onderneming gekoppelde boordcomputers opgeslagen gegevens inzien en opslaan, maar ook andere boordcomputers aan de onderneming van deze vervoerder koppelen.

Ook voor de ondernemerskaart geldt dat verlies, diefstal, defect en beschadiging onmiddellijk dient te worden gemeld aan de minister. Ook kan een ondernemerskaart worden ingetrokken indien bijvoor-



beeld de daarop vermelde gegevens niet meer juist zijn of indien de vergunning van de vervoerder wordt ingetrokken. Wanneer de naam van de onderneming, het personenvervoersnummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 (P-nummer), of het KVK nummer wijzigt, zal een nieuwe ondernemerskaart moeten worden aangevraagd en worden de oude kaarten ingetrokken. De ondernemerskaarten moeten na intrekking onmiddellijk worden teruggezonden aan de minister. In geval van verlies of diefstal van een kaart zal dat doorgaans niet mogelijk zijn, maar indien de ondernemer op een later moment de kaart weer terugvindt of terugkrijgt, dient hij deze onmiddellijk aan de minister terug te sturen.

Bij de melding van bijvoorbeeld verlies of diefstal moet het op de desbetreffende ondernemerskaart vermelde unieke nummer worden vermeld zodat duidelijk is om welk van de aan deze onderneming verstrekte kaarten het gaat. De ondernemer dient daarvan dus een goede administratie bij te houden.

Artikelen 13 tot en met 15

Deze artikelen zien op de aanvraag, afgifte en intrekking van de keuringskaarten. Hier worden alleen regels over de keuringskaart vastgelegd. Om zijn werkzaamheden uit te voeren heeft de erkenninghouder een keuringskaart nodig. De keuringskaart stelt de erkenninghouder onder meer in staat om een boordcomputer te activeren en deze te koppelen aan de auto waarin die is geïnstalleerd. Daarbij worden gegevens over het voertuig, bijvoorbeeld het kenteken, de kilometerstand bij activering en de bandenmaat, in de boordcomputer geregistreerd. Het aantal geldige keuringskaarten waarover een erkenninghouder mag beschikken is in verband met de beheersbaarheid van het risico van verlies, diefstal en fraude gemaximeerd op 2 per werkplaats die door de erkenninghouder wordt geëxploiteerd voor het activeren en herstellen van de boordcomputer.

De regelgeving met betrekking tot de erkenning van natuurlijke personen of rechtspersonen die boordcomputers taxi activeren en herstellen is opgenomen in de Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi.

Artikel 16

Dit artikel regelt de wijze waarop de taxibestuurder de wettelijk verplichte gegevens over de uitgevoerde ritten en de arbeids- en rusttijden, die hij voor de invoering van de boordcomputer handmatig diende bij te houden, door de boordcomputer moet laten registreren. Het grootste deel van deze gegevens wordt automatisch door de boordcomputer geregistreerd, maar een aantal gegevens moet door de chauffeur handmatig worden ingevoerd. Bijvoorbeeld werkzaamheden die de bestuurder voorafgaand aan het taxivervoer heeft verricht en het begin en einde van elke rit. De bestuurder dient de boordcomputer zodanig te gebruiken dat de registratiemogelijkheden met de chauffeurskaart ook daadwerkelijk worden benut.

Tevens regelt dit artikel hoe de bestuurder dient te handelen in geval van foutmeldingen of in situaties waarin de registratie door de boordcomputer gevaar loopt of dreigt te lopen. Bij het optreden en eindigen van fouten en storingen geeft de boordcomputer een waarschuwingssignaal, dat aanblijft totdat de chauffeur handmatig bevestigt het signaal te hebben opgemerkt.

In het achtste lid is neergelegd dat een chauffeur verplicht is om de op zijn chauffeurskaart opgeslagen gegevens direct veilig te stellen indien er op zijn kaart onvoldoende ruimte voor dataopslag is of dreigt. Dit zal doorgaans blijken door een melding van de boordcomputer en zal zich met name kunnen voordoen indien de chauffeur de op zijn kaart opgeslagen gegevens niet binnen de daarvoor voorgeschreven termijnen naar de vestiging van de vervoerder heeft overgebracht.

Artikelen 17 tot en met 19

De vervoerder dient de boordcomputer zodanig te gebruiken dat de gegevens, die hij op grond van wettelijke verplichtingen moet verstrekken of registreren, in de boordcomputer worden opgeslagen. Bij de eerste ingebruikname en bij het opnieuw in gebruik nemen van een boordcomputer nadat die door een andere vervoerder is gebruikt, dient de vervoerder de boordcomputer aan zijn onderneming te koppelen door zijn ondernemerskaart in te voeren. Aldus wordt de bedrijfsvergrendeling ingeschakeld. Indien daarna een chauffeur zijn chauffeurskaart invoert en taxivervoer gaat verrichten, worden deze gegevens toegeschreven aan de onderneming van deze vervoerder.

De bedrijfsvergrendeling is een vergrendeling waarmee de in de boordcomputer opgeslagen gegevens herleidbaar zijn naar de vervoerder waarvoor deze opgeslagen zijn. Een bedrijfsvergrendeling bestaat uit de registratie van het zogenoemde P nummer, het KVK-nummer, het nummer van de ondernemerskaart, de datum en het tijdstip van de inschakeling en, voorzover van toepassing, de datum en het tijdstip van de uitschakeling van de bedrijfsvergrendeling.

De bedrijfsvergrendeling wordt pas opgeheven indien een andere vervoerder de boordcomputer met zijn ondernemerskaart koppelt aan diens onderneming. Een vervoerder kan een aan zijn onderneming gekoppelde boordcomputer dus niet zelf 'ontkoppelen'. Hierdoor wordt geborgd dat een geactiveerde



boordcomputer altijd aan een onderneming is gekoppeld en deze vervoerder de eerstverantwoordelijke voor deze boordcomputer blijft totdat een andere vervoerder de boordcomputer aan diens onderneming koppelt of de boordcomputer door een erkende werkplaats wordt gedeactiveerd. Als een taxi, en daarmee de daarin aanwezige boordcomputer, door meerdere vervoerders wordt gebruikt te denken valt aan taxi's die worden gehuurd of door meerdere zzp-ers worden gedeeld zullen deze vervoerders zelf moeten borgen dat bij ingebruikneming van de taxi, de boordcomputer ook aan de desbetreffende onderneming wordt gekoppeld. Bijvoorbeeld door hiervoor in het huurcontract afspraken te maken, of fysiek door bij het overdragen van de taxi niet alleen de autopapieren over te dragen, maar ook te controleren dat de opvolgend vervoerder zijn ondernemerskaart in de boordcomputer invoert en deze in zijn bedrijfsvergrendeling zet.

Ingeval van een storing wordt aangegeven binnen welke termijn de storing moet worden hersteld door een erkende werkplaats. Deze termijn doet enerzijds recht aan het belang van de vervoerder om een redelijke termijn te hebben waarbinnen het herstel dient plaats te vinden, terwijl aan de andere kant is gestreefd naar een zo kort mogelijke termijn om het risico op misbruik zo klein mogelijk te houden.

Tevens wordt voorzien in veiligstelling van gegevens en in een schriftelijke registratieplicht indien de boordcomputer niet gebruikt kan worden. Daarbij rusten op zowel de vervoerder, als op de bestuurder de verplichting om een goede handmatige registratie bij te houden of te laten bijhouden.

Tenminste één keer in de drie maanden dient de vervoerder de in de boordcomputers met betrekking tot zijn onderneming geregistreerde gegevens over te brengen naar zijn vestiging. Bij verkoop van de boordcomputer of als de activering ervan ongedaan worden gemaakt, moet de vervoerder altijd eerst de aangaande zijn onderneming geregistreerde gegevens naar zijn vestiging overbrengen. Daarnaast dienen de gegevens die op de chauffeurskaart zijn opgeslagen periodiek naar de vestiging van de vervoerder te worden overgebracht. De vervoerder en de bestuurder dragen daarbij ieder een eigen verantwoordelijkheid.

De bestuurder kan ten behoeve van verscheidene vervoerders en/of met gebruikmaking van verschillende boordcomputers taxivervoer verrichten. Aldus kan de totale werk- en rusttijd van die chauffeur versnipperd zijn geregistreerd: namelijk verspreid over verschillende boordcomputers. Teneinde de vervoerder(s) waarvoor de chauffeur taxivervoer heeft verricht in staat te stellen op efficiënte wijze te beschikken over een totaaloverzicht van de werk- en rusttijden van de bestuurder gedurende een bepaalde periode, is in de regeling voorzien dat de bestuurder de gegevens op zijn chauffeurskaart periodiek (ten minste elke vijf weken) overbrengt naar een boordcomputer die aan de onderneming van de vervoerder is gekoppeld, zodat de laatste vervolgens die gegevens van de boordcomputer naar zijn vestiging kan overbrengen. Volledigheidshalve wordt hier opgemerkt, dat de boordcomputer de bestuurder in staat stelt de op zijn chauffeurskaart opgeslagen arbeids-, rij- en rusttijden op geautomatiseerde wijze over te brengen naar de boordcomputer, conform hetgeen gesteld in bijlage 2, artikel 8 van de Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*