
234

Besluit van 14 juni 2013, houdende uitvoering van de Wet wegvervoer goederen en houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens (Besluit wegvervoer goederen)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 18 februari 2013, nr. IenM/BSK-2012/198667, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 2.1, vijfde lid en 2.8a, zevende lid, van de Wet wegvervoer goederen, 4, vierde en vijfde lid, 5a, vijfde lid, 5b, vierde lid, 76d, 83 en 104 van de Wet personenvervoer 2000, en 2, tweede lid, 9, eerste lid, en 13, eerste lid, van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 11 april 2013, no.W14.13.0041/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 11 juni 2013, nr. IenM/BSK-2013/99408, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

1. Het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoerder is een onevenredig strenge sanctie indien naar het oordeel van de NIWO een door haar vast te stellen minimumaantal veroordelingen en sancties jegens een vervoerder niet is overschreden. Bij het bepalen van dit aantal houdt de NIWO rekening met de aard van de overtreding die ten grondslag ligt aan een veroordeling of sanctie en het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van de vervoerder.

2. Indien het in het eerste lid bedoelde aantal is overschreden, kan de NIWO het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoerder als een onevenredig strenge sanctie aanmerken indien:

a. de totstandkoming van een aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding de vervoerder of de voor hem werkzame personen niet of slechts ten dele kan worden verweten;

b. de wijze waarop de vervoerder de bedrijfsvoering van de vervoeronderneming heeft ingericht dan wel de handelwijze van een of meer leidinggevenden in die onderneming, het begaan van de aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding heeft beperkt;

of

c. het aantal aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtredingen naar het oordeel van de NIWO niet in redelijke verhouding staat tot de omvang van de vervoeronderneming, gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van die onderneming.

3. Onze Minister beslist over de in artikel 2.8a, vijfde lid, van de wet bedoelde toestemming op grond van de in het tweede lid genoemde gronden.

4. Voor een besluit als bedoeld in artikel 2.8a, eerste lid, van de wet is in het geval, bedoeld in het eerste lid, geen toestemming van Onze Minister vereist.

Artikel 2

1. Het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoersmanager is een onevenredig strenge sanctie indien naar het oordeel van de NIWO een door haar vast te stellen minimumaantal veroordelingen en sancties jegens een vervoersmanager niet is overschreden. Bij het bepalen van dit aantal houdt de NIWO rekening met de aard van de overtreding die ten grondslag ligt aan een veroordeling of sanctie en het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van de vervoerder of vervoerders waarvoor de vervoersmanager werkzaam is.

2. Indien het in het eerste lid bedoelde aantal is overschreden, kan de NIWO het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoersmanager als een onevenredig strenge sanctie aanmerken indien:

a. de totstandkoming van een aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding de vervoersmanager niet of slechts ten dele kan worden verweten;

b. de wijze waarop de vervoersmanager de bedrijfsvoering van een of meer vervoerondernemingen onder zijn verantwoordelijkheid heeft ingericht dan wel zijn handelwijze in die ondernemingen, het begaan van de aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding heeft beperkt; of

c. het aantal aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtredingen naar het oordeel van de NIWO niet in redelijke verhouding staat tot de omvang van de vervoeronderneming of vervoerondernemingen waarvoor hij als zodanig werkzaam is, gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van die onderneming of ondernemingen.

3. Onze Minister beslist over de in artikel 2.8a, vijfde lid, van de wet bedoelde toestemming op grond van de in het tweede lid genoemde gronden.

4. Voor een besluit als bedoeld in artikel 2.8a, tweede lid, van de wet is in het geval, bedoeld in het eerste lid, geen toestemming van Onze Minister vereist.

5. Het eerste, tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing indien het gaat om de in artikel 1 bedoelde veroordelingen en sancties jegens de vervoerder waarvoor de vervoersmanager werkzaam is.

Artikel 3

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de toepassing van artikelen 1 en 2.

Artikel 4

Onze Minister kan vrijstelling verlenen van de beroepsverordening voor het wegvervoer voor vervoer dat voldoet aan een van de volgende voorwaarden:

- a. het vervoer geschiedt in het kader van een publiek belang of maatschappelijk doel, waarbij sprake is van een markt van beperkte omvang;
- b. het vervoer wordt verricht door een beperkt aantal gespecialiseerde bedrijven met gebruik van voorzieningen die niet bestemd zijn voor verrichten van vervoersactiviteiten, waarbij sprake is van een markt van beperkte omvang; of
- c. voor het vervoer geldt op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit reeds een vrijstelling.

Artikel 5

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c vervalt.
2. De onderdelen d tot en met m worden geletterd c tot en met l.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:
De wet en Verordening 1071/2009/EG zijn niet van toepassing op:.
2. In onderdeel j wordt na vervoer ingevoegd: binnen Nederland.

C

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

1. In het eerste lid vervalt de aanduiding «1.» en wordt «4, eerste lid, 9» vervangen door: 7, eerste lid.
2. Het tweede lid vervalt.

D

In artikel 9 vervalt «4, tweede lid» en wordt «30, tweede en vierde lid» vervangen door: 30.

E

Het opschrift van hoofdstuk 2, paragraaf 3, komt te luiden:

§ 3. Vergunningbewijzen voor taxivervoer.

F

In artikel 18 vervalt telkens «van de vervoerder die taxivervoer verricht».

G

Artikel 22, tweede lid, komt te luiden:

2. De vervoerder wiens land van vestiging een andere lidstaat is dan Nederland, dan wel een andere staat die partij is bij de EER, voldoet aan de eis van betrouwbaarheid indien hij een niet ouder dan twee maanden zijnde, in die staat daartoe afgegeven verklaring heeft overgelegd.

H

Artikel 23 komt te luiden:

Artikel 23

1. Het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoerder is een onevenredig strenge sanctie indien naar het oordeel van Onze Minister een door hem vast te stellen minimumaantal veroordelingen en sancties jegens een vervoerder niet is overschreden. Bij het bepalen van dit aantal houdt Onze Minister rekening met de aard van de overtreding die ten grondslag ligt aan een veroordeling of sanctie en het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van de vervoerder.

2. Indien het in het eerste lid bedoelde aantal is overschreden, kan Onze Minister het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoerder als een onevenredig strenge sanctie aanmerken indien:

a. de totstandkoming van een aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding de vervoerder of de voor hem werkzame personen niet of slechts ten dele kan worden verweten;

b. de wijze waarop de vervoerder de bedrijfsvoering van de vervoeronderneming heeft ingericht dan wel de handelwijze van een of meer leidinggevenden in die onderneming, het begaan van de aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding heeft beperkt; of

c. het aantal aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtredingen naar het oordeel van Onze Minister niet in redelijke verhouding staat tot de omvang van de vervoeronderneming, gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van die onderneming.

I

Na artikel 23 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 23a

1. Het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoersmanager is een onevenredig strenge sanctie indien naar het oordeel van Onze Minister een door hem vast te stellen minimumaantal veroordelingen en sancties jegens een vervoersmanager niet is overschreden. Bij het bepalen van dit aantal houdt Onze Minister rekening met de aard van de overtreding die ten grondslag ligt aan een veroordeling of sanctie en het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van de vervoerder of vervoerders waarvoor de vervoersmanager werkzaam is.

2. Indien het in het eerste lid bedoelde aantal is overschreden, kan Onze Minister het verlies van de betrouwbaarheid van een vervoersmanager als een onevenredig strenge sanctie aanmerken indien:

a. de totstandkoming van een aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding de vervoersmanager niet of slechts ten dele kan worden verweten;

b. de mate waarin de wijze waarop de vervoersmanager de bedrijfsvoering van een of meer vervoerondernemingen onder zijn verantwoordelijkheid heeft ingericht dan wel zijn handelwijze in die ondernemingen, het begaan van de aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtreding heeft beperkt; of

c. het aantal aan een veroordeling of sanctie ten grondslag liggende overtredingen naar het oordeel van Onze Minister niet in redelijke verhouding staat tot de omvang van de vervoeronderneming of vervoerondernemingen waarvoor hij als zodanig werkzaam is, gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften van de vergunning van die onderneming of ondernemingen.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing indien het gaat om de in artikel 23 bedoelde veroordelingen en sancties jegens de vervoerder waarvoor de vervoersmanager werkzaam is.

Artikel 23b

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de toepassing van de artikelen 23 en 23a.

J

Hoofdstuk 2, paragraaf 5, vervalt.

K

In artikel 26, eerste lid, vervalt «openbaar vervoer, besloten busvervoer of».

L

Artikel 27 komt te luiden:

Artikel 27

De vervoerder die openbaar vervoer of besloten busvervoer verricht, voldoet aan de eis van vakbekwaamheid door overlegging van een getuigschrift, dat is afgegeven door een door Onze Minister erkend exameninstituut, waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de onderwerpen en het opleidingsniveau van bijlage I, deel I, van verordening 1071/2009/EG en die overeenkomstig die bijlage zijn georganiseerd.

M

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt.

2. Het tweede tot en met vierde lid worden vernummerd tot eerste tot en met derde lid.

3. In het tweede lid (nieuw) wordt «de vervoerder, bedoeld in het eerste lid» vervangen door: de vervoerder die openbaar vervoer of besloten busvervoer verricht.

N

Hoofdstuk 7 vervalt.

O

Artikel 89 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen a en b vervallen.

2. De onderdelen c tot en met k worden verletterd tot onderscheidenlijk a tot en met i.

5. In de onderdelen f (nieuw) en g (nieuw) vervalt subonderdeel 1° en worden de subonderdelen 2° tot en met 4° vernummerd tot 1° tot en met 3°.

6. In onderdeel i (nieuw) vervalt subonderdeel 2° en worden de subonderdelen 3° tot en met 5° vernummerd tot 2° tot en met 4°.

7. Onderdeel l vervalt.

P

Artikel 90 vervalt.

Q

Artikel 91 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid vervalt «artikel 11, vierde lid, van verordening (EEG) nr. 684/92 en».

2. In het derde lid vervalt «artikel 2 van verordening (EG) nr. 2121/98 en in».

R

Artikel 93 vervalt.

S

Hoofdstuk 8, paragraaf 3, vervalt.

T

Aan artikel 98 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Tenzij met een land is overeengekomen dat geen vergunning is vereist, is het eerste lid eveneens van toepassing op vervoer dat voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden door een natuurlijke of rechtspersoon wordt verricht, en dat slechts een bijkomstige activiteit vormt.

U

Artikel 104 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het tweede lid vervalt.

b. het derde en vierde lid worden vernummerd tot onderscheidenlijk tweede en derde lid.

V

Artikel 108 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER of» vervangen door: staten die partij zijn bij.

2. Onderdeel a vervalt.

3. De onderdelen b tot en met e worden verletterd tot onderdelen a tot en met d.

W

De artikelen 110, 112 en 113 vervallen.

X

Artikel 118 komt te luiden:

Artikel 118

Overtreding van elk van de voorschriften gesteld bij de artikelen 76, derde lid, 77, eerste en tweede lid, 78, eerste lid en 80 van de wet, en van de voorschriften gesteld bij of krachtens de artikelen 14, 19, 20, 26, 72a tot en met 83, 91, 98 tot en met 109 en 114 tot en met 117 van het besluit, vormt een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 6

Het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 22, onderdeel b, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «de daartoe bevoegde buitengewone opsporingsambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat ter zake van overtreding» vervangen door: de daartoe door Onze Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen ambtenaren ter zake van overtredingen.

2. Onderdeel 2° komt te luiden:

2°. die kunnen leiden tot het niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis, bedoeld in artikel 5 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 2.8 van de Wet wegvervoer goederen,.

3. Onder vervanging van de komma aan het slot van onderdeel 3° door «, of» komt onderdeel 4° te luiden:

4°. bedoeld onder ten tweede, voor zover de overtredingen zijn begaan door een in een andere lidstaat gevestigde vervoerder of diens vervoersmanager.

4. Onderdeel 5° vervalt.

B

In artikel 22a wordt «82, vierde lid» vervangen door: 82, zesde lid.

Artikel 7

In artikel IV, eerste lid, 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 wordt «een periode van ten hoogste 24

maanden» vervangen door: een bij ministeriële regeling vast te stellen periode.

Artikel 8

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit wegvervoer goederen.

Artikel 9

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid jo vijfde lid van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

Wassenaar, 14 juni 2013

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *achtentwintigste* juni 2013

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Dit besluit strekt tot nadere uitvoering van drie Europese verordeningen:

1. verordening (EG) nr. 1071/2009/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEU L 300) (hierna: verordening 1071/2009/EG),

2. verordening (EG) nr. 1072/2009/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (hierna: verordening 1072/2009/EG), en

3. verordening (EG) nr. 1073/2009/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2009/EG (PbEU L 300) (hierna: verordening 1073/2009/EG).

De Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten ter uitvoering van verordening 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG inzake toegang tot het beroep en de toegang tot de markt van het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg, die onder meer voorziet in invoeging onderscheidenlijk wijziging van bepalingen in de Wet wegvervoer goederen (hierna: Wwg) onderscheidenlijk de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp 2000), vereist nadere regels bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vereisen. Het betreft hoofdzakelijk invoering van het Besluit wegvervoer goederen en wijziging van het Besluit personenvervoer 2000.

Op grond van verordening 1071/2009/EG dienen de vervoerder en de vervoersmanager onder meer betrouwbaar te zijn. In het geval van onherroepelijke veroordeling wegens een ernstige inbreuk op communautaire regelgeving kan aan een vervoerder of vervoersmanager de betrouwbaarheid ontvallen. De verordening biedt aan lidstaten echter de mogelijkheid om in een dergelijk geval de betrouwbaarheid niet te laten ontvallen indien de intrekking of schorsing van de vergunning, die daarvan het gevolg is, een onevenredige strenge sanctie zou zijn. In het geval van vervoersmanagers kan, in verband met de onevenredigheid daarvan, de maatregel tot ongeschiktverklaring om de functie van (aangewezen) vervoersmanager uit te oefenen achterwege blijven.

Het onderhavige besluit strekt in de eerste plaats tot nadere invulling van die mogelijkheid. Hieronder wordt het onderwerp van evenredigheid en betrouwbaarheid nader toegelicht.

Verordening 1071/2009/EG voorziet ondermeer in intrekking van richtlijn 96/26/EG. Een aantal bepalingen uit de Wwg en de Wp 2000 kunnen als gevolg hiervan vervallen, omdat deze als gevolg van opname in verordening 1071/2009/EG nu rechtstreeks werken. Voor het personenvervoer geldt dat voor wat betreft de eisen van toegang tot het beroep van taxiondernemer altijd is aangesloten bij de Europese regels, die als zodanig niet op dat vervoer van toepassing zijn. De bepalingen uit het Besluit personenvervoer 2000 die hierop betrekking hebben, dienen daarom gehandhaafd te blijven, zij het dat die nu specifiek zijn gericht tot het taxivervoer.

Tenslotte voorziet het onderhavige besluit in een wijziging van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens ter aanwijzing van de juiste instanties en ter duiding van de juiste wetsbepalingen ter uitvoering waarvan deze instanties over justitiële en strafvorderlijke gegevens dienen te beschikken.

2. Evenredigheid van het verlies van betrouwbaarheid

Inleiding

De vervoerder en de vervoersmanager kunnen volgens artikel 6 van verordening 1071/2009/EG hun betrouwbaarheid op twee gronden verliezen. De eerste grond, genoemd in het eerste lid, onderdeel a, van dat artikel, regelt dat er geen dwingende reden mogen zijn om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de vervoersmanager of ondernemer, zoals veroordelingen voor ernstige inbreuken op het gebied van handelsrecht, insolventierecht, de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden, wegverkeer, beroepsaansprakelijkheid en mensen- of drugshandel. De andere grond, in het eerste lid, onderdeel b, van artikel 6 betreft het bestaan van een of meer sancties of veroordelingen van zeer ernstige overtredingen van het communautaire verkeers- en vervoersrecht jegens de vervoerder of vervoersmanager. Beide gronden zijn geïmplementeerd in artikel 5 Wp 2000 en artikel 2.8 Wwg.

Voor wat de eerste grond betreft, geldt het niet kunnen overleggen van een verklaring omtrent het gedrag (VOG) door het ministerie van Justitie als reden voor het niet voldoen aan de eis van betrouwbaarheid. Bij de afgifte van een VOG wordt onder meer gelet op de in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van verordening 1071/2009/EG genoemde inbreuken. Deze grond ligt reeds voldoende in de wet vast en behoeft geen nadere uitwerking. De VOG als toetsingsinstrument gold ook op basis van de vorige wetgeving ter uitvoering van de betrouwbaarheidseis op grond van de ingetrokken richtlijn 96/26/EG over de toegang tot het beroep van wegvervoerder. Voorts kan een vorm van betrouwbaarheid worden getoetst op grond van artikel 3.2, eerste lid, WVG en artikel 4a, tweede lid, Wp 2000 onder de voorwaarden van artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bibob). Ook dit is niet gewijzigd.

De tweede grond, die van artikel 6, eerste lid, onderdeel b, van verordening 1071/2009/EG, wordt nader uitgewerkt in het onderhavige besluit. Hierbij wordt tevens invulling gegeven aan de mogelijkheid, die artikel 6, tweede lid, van verordening 1071/2009/EG aan lidstaten geeft om verlies van betrouwbaarheid bij overtreding van vervoergerelateerde communautaire wetgeving als onevenredige sanctie aan te merken. Vervoerders en vervoersmanagers verliezen hun betrouwbaarheid op grond van sancties of veroordelingen van bepaalde overtredingen van het communautaire verkeers- en vervoersrecht namelijk niet indien dit volgens een lidstaat onder bepaalde omstandigheden een onevenredig strenge sanctie oplevert. De in aanmerking te nemen overtredingen zijn aangewezen in verordening 1071/2009/EG, bijlage IV. Met de onevenredig strenge sanctie zoals bedoeld in de artikelen 5a van de Wp 2000 en artikel 2.8 Wwg wordt bedoeld het schorsen of intrekken van de vergunning van de vervoerder of de ongeschiktverklaring van de vervoersmanager om leiding te geven aan de vervoersactiviteiten van de onderneming. Op grond van artikel 5a Wp2000 en artikel 2.8 Wwg wordt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur uitgewerkt in welke gevallen het vergunningverlenend orgaan kan beslissen dat het verlies van de betrouwbaarheid onevenredig is. Op grond van de Wp 2000 is dat de minister (in mandaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport, hierna: ILT), op grond van de Wwg is dat de NIWO. De NIWO heeft voor de

beslissing dat het verlies van de betrouwbaarheid in bepaalde gevallen een onevenredig strenge sanctie is, toestemming van de minister nodig.

Deze paragraaf beschrijft de afwegingen bij de keuze van de criteria voor de beoordeling of het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder of vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie is.

Evenredigheid als belangenafweging

De verordening geeft geen aanknopingspunten voor toetsingscriteria bij de vraag of het verlies van betrouwbaarheid onevenredig is. Lidstaten kunnen hier zelf invulling aan geven. Hier moet evenwel rekening worden gehouden met de Europese en nationale beginselen van proportionaliteit en evenredigheid. Het doel van de betreffende artikelen in dit besluit is om de bevoegde instantie handvatten te geven bij de beoordeling van de vraag of het verlies van betrouwbaarheid tot onevenredige gevolgen zou leiden. Het gaat er om dat na afweging van alle belangen de nadelige gevolgen van een beslissing voor een belanghebbende vervoerder of vervoersmanager in verhouding staan tot de doelen die de regelgeving dient en de belangen die door die regelgeving worden beschermd. In het geval van de toetsing aan de eis van betrouwbaarheid van een vervoerder (als ondernemer) of vervoersmanager (als persoon en werknemer van een vervoerder) moet er evenwicht bestaan tussen de te schaden belangen van de belanghebbende en de publieke belangen die verordening 1071/2009/EG, de Wp 2000 en de Wwg beogen te beschermen. Bij de te schaden belangen van de belanghebbende kan worden gedacht aan economische gevolgen voor het bedrijf of de gevolgen voor de werkgelegenheid. Het verlies van betrouwbaarheid leidt in de regel tot schorsing of intrekking van de vergunning en daarmee (tijdelijke) stopzetting van de vergunningplichtige vervoersactiviteiten. Aan de kant van de te beschermen publieke belangen kan worden gedacht aan het borgen van een betrouwbare sector, de veiligheid op de weg of een gelijke mededinging tussen bedrijven binnen de EU en ingeval van openbaar vervoer het wegvallen van een vervoerder die de dienstregeling ter plaatse uitvoert.

Uitgangspunten criteria evenredigheid

Voor de criteria voor beoordeling van de vraag of het verlies van betrouwbaarheid evenredig is, geldt als uitgangspunt dat deze voor de ILT en de NIWO toepasbaar en uitvoerbaar moeten zijn. Toepassing ervan moet de bestuurslasten zoveel mogelijk beperken en aansluiten bij de kennis die er is bij NIWO en ILT. Ook moeten de criteria zicht bieden op rechtszekerheid en consistentie in besluitvorming over het verlies van de betrouwbaarheid (gelijke gevallen gelijk behandelen). Verder moet de toepassing van de criteria de administratieve bemoeienis met bedrijven waar mogelijk beperken. Dit is van belang omdat artikel 6, tweede lid, van verordening 1071/2009/EG voorschrijft dat aan een beslissing omtrent het verlies van de betrouwbaarheid een tijdige, passende en naar behoren afgewikkelde procedure vooraf moet gaan waarvan een bedrijfsonderzoek ter plaatse deel kan uitmaken. Vervolgens moeten de criteria strekken tot een proportionele afweging met oog voor gevolgen voor de belanghebbende en zijn situatie. Tot slot is belangrijk dat de criteria gedeeld kenbaar en duidelijk zijn voor de belanghebbende, de NIWO en de ILT.

Om een redelijke, proportionele afweging te kunnen maken en bij de beoordeling van de betrouwbaarheid een consistent beleid te kunnen hanteren, is het nodig om daarvoor toetsingscriteria vast te stellen. De handvatten hiervoor in dit besluit en de uitwerking hiervan in beleidsregels of een ministeriële regeling moeten belanghebbenden ook nadere

rechtszekerheid opleveren. Daarnaast dienen de criteria voor de NIWO en de ILT als ijkpunt bij het verzamelen van gegevens en kennis over de relevante feiten en af te wegen belangen. De criteria geven aan waar bij een bedrijfsonderzoek aandacht aan moet worden besteed.

De criteria

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten is er voor gekozen een beperkt aantal criteria te hanteren die in een specifiek geval uitkomst kunnen bieden bij beantwoording van de vraag of het verlies van betrouwbaarheid in dat geval een onevenredig strenge sanctie is.

De belangrijkste overweging is dat een enkele veroordeling of sanctie in het algemeen niet direct zou moeten leiden tot het verlies van betrouwbaarheid. Dit zou in de meeste gevallen niet proportioneel zijn gezien de vergaande consequenties van intrekking of schorsing van een vergunning of ongeschiktverklaring van een vervoersmanager. Dit klemmt des te meer voor grote vervoerbedrijven met veel chauffeurs en wagens op de weg, waarbij de kans op een overtreding in absolute zin veel groter is dan bij kleine bedrijven of zogenaamde eigen rijders (eenmanszaken). Het belangrijkste gewogen criterium is derhalve dat een vervoerder of vervoersmanager een bepaald minimum aantal veroordelingen of sancties is toegerekend voordat de betrouwbaarheid kan vervallen. Er kan bij beleidsregels van het bevoegd gezag of ministeriële regeling worden bepaald dat het minimum aantal veroordelingen en sancties dat een vervoerder of vervoersmanager is toegestaan, hoger ligt indien het om een bedrijf met meer chauffeurs en wagens gaat. Dit wordt gemeten naar het aantal vergunningbewijzen van een bedrijf welk gegeven kenbaar is voor de NIWO en de ILT. Het minimum aantal veroordelingen en sancties kan afhankelijk worden gesteld van de aard van de overtreding die daaraan ten grondslag ligt. Een overtreding op het terrein van fraude met de tachograaf of tachograafkaart zal zwaarder wegen dan het voeren van een ongeldig rijbewijs door de chauffeur van de vervoerder. Bij een als zwaarder aangemerkte overtreding kan een lager minimum aantal per vervoerder toereikend zijn om de betrouwbaarheid in beginsel te laten ontvallen.

Een ander voordeel van een minimum aantal veroordelingen of sancties is het beperken van de uitvoeringslasten omdat een nader (bedrijfs)onderzoek naar de evenredigheid van het ontvallen van de betrouwbaarheid pas nodig is indien dit aantal (bijna) is overschreden. Veroordelingen en sancties onder dit maximum worden geacht niet evenredig te zijn aan, ofwel niet op te wegen tegen, het verlies van betrouwbaarheid. Indien het vastgestelde aantal is overschreden zal de betrouwbaarheid in beginsel vervallen, tenzij aantoonbaar is dat de betrokkenheid van een vervoerder of vervoersmanager bij de aan de sancties en veroordelingen ten grondslag liggende overtredingen beperkt is geweest.

Dit uitgangspunt is uitgewerkt in twee criteria. Het ene criterium betreft de toedracht van de overtreding. Hieruit kan blijken dat de vervoerder of zijn vervoersmanager weliswaar strafrechtelijk de overtreding hebben begaan maar hem dat niet in het kader van de betrouwbaarheidstoetsing (overwegend) niet valt toe te rekenen. Het andere criterium beschrijft de wijze van beheer of leiding geven aan de onderneming op basis waarvan kan worden bepaald in welke mate waarin bedrijven een preventief beleid voeren om overtredingen te voorkomen. Zie hiervoor nader de toelichting bij de artikelen 1, 2 en 4 (en artikelen 23 en 23 a van het Bp 2000) van dit besluit.

Overwogen alternatieven

Een aantal op het eerste gezicht relevante criteria is achterwege gelaten om de toetsing niet nodeloos gecompliceerd en administratief bewerkelijk te maken. Het hanteren van meerdere criteria kan er toe leiden dat veel onderzoek moet worden gedaan naar de toepasbaarheid daarvan en heeft een groter risico in zich dat er verschillen ontstaan in de beoordeling van al dan niet vergelijkbare gevallen. Van andere overwogen criteria is in werkoverleg met deskundigen geconcludeerd dat deze meestal niet veel toevoegen aan invulling van het beginsel van evenredigheid bij de beoordeling of de vervoerder of de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid definitief verliest. Om die reden is bijvoorbeeld het criterium de ernst van het feit, als aanvullende gradatie op de communautair reeds als zeer ernstig gekwalificeerde overtredingen, achterwege gelaten. Het gaat hier dus niet om het type of de aard van het delict, dat wel relevant kan zijn, maar om de ernst van de overtreding binnen een bepaald type delict. Dat laatste speelt geen rol in de afweging bij toetsing van de evenredigheid. Dit geldt ook voor de volgtijdelijkheid of snelheid van frequentie van de overtredingen als mogelijk criterium. Ook dat weegt niet mee als factor omdat de wettelijke termijn van twee jaar, waarbinnen een minimum aantal veroordelingen of sancties is komen vast te staan, maatgevend is en niet binnen welk tijdsbestek een bepaald minimum aantal overtredingen is begaan of onherroepelijk is geworden. Het maakt voor beoordeling van de evenredigheid derhalve niet uit of een minimum van bijvoorbeeld twintig zeer ernstige overtredingen in een half jaar of anderhalf jaar is geconstateerd. Het aantal van in dit geval twintig binnen twee jaar is bepalend. Vanzelfsprekend kan deze vorm van recidive wel een rol spelen in de sanctionering van die overtredingen, bijvoorbeeld in de vorm van een hogere boete na herhaling in korte tijd. Dit is iets anders dan de beoordeling of het verlies van de betrouwbaarheid een evenredig strenge sanctie is.

Ook het criterium de door de overtreding toegebrachte schade aan mens of goed is niet meegenomen omdat dit als factor al besloten ligt de soorten overtredingen waarvoor in verordening 1071/2009/EG is gekozen. Bovendien moet het geven van toegebrachte schade in eerste instantie worden meegewogen bij het opleggen van de strafsanctie bij de betreffende overtreding. Dezelfde redenering kan worden gevolgd voor het overwogen maar niet gekozen criterium van het met de overtreding behaalde of te behalen voordeel.

Voorts is van belang dat bij een besluit over het ontvallen van de betrouwbaarheid rekenschap wordt gegeven van de gevolgen van dit besluit voor de belanghebbenden. Intrekking of schorsing van de vergunning kan immers leiden tot schade aan de werkgelegenheid (geen werk voor chauffeurs) en financiële schade voor het bedrijf (gedeeltelijke stillegging). Met deze variabele wordt deels rekening gehouden bij het kunnen vaststellen van het minimum aantal delicten voordat de betrouwbaarheid in het geding komt. Een vervoerder of vervoersmanager verliest zijn betrouwbaarheid in de regel niet op grond van een enkele veroordeling of sanctie. Voor het overige kan de NIWO of de ILT bij een bestuurlijke maatregel rekening houden met de gevolgen door het vervoersbedrijf door de vergunning voor een beperktere periode te schorsen of de vervoersmanager tijdelijk niet geschikt te verklaren (bijvoorbeeld door rehabilitatie).

Nadere uitvoering

De in aanmerking genomen criteria kunnen door de NIWO en de ILT voor de beleidspraktijk nader worden ingevuld in de vorm van beleidsregels. De NIWO en de ILT kunnen in beleidsregels aanduiden welke

overtredingen, die hebben geleid tot een onherroepelijke sanctie of veroordeling, relevant zijn voor de betrouwbaarheid van de onderneming of die van de vervoersmanager en in welke mate die meewegen bij de beoordeling van de betrouwbaarheid. Daarbij kan onder meer worden gekeken naar de omstandigheden waaronder de feiten zijn gepleegd of ontstaan, de functieomschrijving of het takenpakket van de vervoersmanager of de structuur van het bedrijf. Een mogelijkheid is ook dat bepaalde overtredingen worden aangewezen die naar hun aard meer specifiek zijn toe te rekenen aan vervoersmanager (bijvoorbeeld overtredingen rij- en rusttijden) of aan de vervoerder als ondernemer (geen tachograaf in voertuigen, niet voldoen aan de technische keuringseisen).

3. Administratieve lasten en financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Het onderhavige besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en van de burger en is daarom niet ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL). Evenmin zijn er nieuwe financiële gevolgen voor het bedrijfsleven.

4. Inspraak

Naast de vele informele overleggen met de betrokken brancheorganisaties (vervoerders, verladers en werknemers) is officieel aan het Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu om een rapport van bevindingen verzocht. Dit verzoek heeft geleid tot een reactie van branchevereniging Transport en Logistiek Nederland (TLN).

TLN hecht waarde aan uniforme toepassing binnen de EU van de criteria met betrekking tot de betrouwbaarheid. Het uitgangspunt dat het aantal overtredingen dat verlies van betrouwbaarheid tot gevolg heeft, afhankelijk is van de omvang van de onderneming en de aard van de overtreding, wordt onderschreven. Voorts hecht TLN aan blijvende betrokkenheid van de sector bij de nadere uitwerking van de evenredigheidstoets in beleidsregels. Beleidsvrijheid wordt hierbij van groot belang geacht. Partiële schorsing of intrekking, en voorwaardelijke intrekking, zou hierbij tot de mogelijkheden moeten behoren.

Bij het toekennen van strafpunten op basis van veroordelingen en sancties moet, aldus TLN, bijzonder aandacht worden geschonken aan de vraag wie daadwerkelijk verantwoordelijk is voor de overtreding. Tenslotte pleit TLN voor een evaluatie binnen een nog nader te bepalen tijd van de werking van het register en van de procedure die leidt tot verlies van betrouwbaarheid.

De regering onderschrijft het belang van de ingebrachte punten. De omvang van de onderneming bij het vaststellen van het minimum aantal toegestane veroordelingen en sancties is op grond van dit besluit gewaarborgd. De reeds bestaande nauwe betrokkenheid van de vervoersector, evenals van andere belanghebbenden, bij uitwerking van de evenredigheidstoets wordt voortgezet. De gevraagde aandacht voor een goede duiding van degene die verantwoordelijk is voor de aan de sanctie of veroordeling ten grondslag liggende overtreding is onderdeel van staand beleid. Die verantwoordelijkheid in het kader van het ontvallen van de betrouwbaarheid wordt mede vastgesteld op grond van een nader (bedrijfs)onderzoek van de ILT. De bedoeling is om de werking van de evenredigheidstoets, als onderdeel van de nieuwe regelgeving over betrouwbaarheid, binnen twee jaar na inwerkingtreding te evalueren.

5. Uitvoering en handhavingstoets

Na een uitvoering- en handhavingstoets door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is uit de brief van 31 augustus 2012 van de ILT gebleken dat het besluit uitvoerbaar en handhaafbaar is.

6. Vaste verandermomenten

De termijn voor de nationale uitvoeringsmaatregelen voor verordening 1071/2009/EG, verordening 1072/2009/EG en verordening 1073/2009/EG is op 4 december 2011 verstreken. Teneinde de verordeningen zo spoedig mogelijk in hun geheel te kunnen uitvoeren, is daarom voor de inwerking-treding van de wet ter uitvoering van deze verordeningen afgeweken van de uitgangspunten voor de vaste verandermomenten. Als uitvloeisel hiervan wijkt het onderhavige besluit hiervan eveneens af. Deze afwijking is toegestaan indien het, zoals in dit besluit, gaat om aanpassing van regelgeving die voortvloeit uit internationale regelgeving (Kamerstukken II 2006/07, 29 515, nr. 181, blz. 4 en 5).

7. Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 1 tot en met 3

Op grond van artikel 2.8, eerste en tweede lid, van de wet ontvalt de betrouwbaarheid van de vervoerder respectievelijk vervoersmanager indien jegens hen een onherroepelijke veroordeling is uitgesproken of sanctie is uitgevaardigd. Het gaat daarbij steeds om sancties en veroorde-lingen voor zeer ernstige delicten in de zin van de beroepsverordening. Artikel 1 regelt de voorwaarden waaronder de betrouwbaarheid van de vervoerder niet ontvalt. Artikel 2 regelt datzelfde voor de vervoersma-nager. Op grond van artikel 3 kan de toetsing aan de evenredigheid nader worden geregeld.

De voorwaarden waaronder de betrouwbaarheid van de vervoerder of vervoersmanager niet ontvalt, hebben betrekking op:

1. een minimum aantal veroordelingen of sancties,
2. de mate van verwijtbaarheid bij de totstandkoming van de zeer ernstige overtredingen die daaraan ten grondslag liggen en
3. de mate waarin het beheer van de onderneming of de handelwijze van de vervoerder of vervoersmanager het begaan van die overtredingen heeft ontmoedigd of beperkt.

Het wordt in de regel niet evenredig geacht indien een vervoerder of vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest op grond van een enkele veroordeling of sanctie. Dat klemt des te meer voor grote bedrijven met veel rijdende voertuigen en chauffeurs waarbij het risico op frequente overtredingen, en daarmee sancties en veroordelingen, hoger zal zijn dan bij kleine bedrijven of eenmanszaken. Het toegestane aantal veroorde-lingen of sancties op veroordelingen wegens overtreding van artikelen 1 en 2, eerste lid, kan dus worden gevarieerd naar de grootte van het bedrijf gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften. Daarnaast kan een overweging zijn dat een bepaalde soort overtreding als zodanig zwaar wordt aangemerkt, dat het aantal gewaarmerkte afschriften (ofwel de omvang van de onderneming) geen of slechts een ondergeschikte rol speelt zoals bij fraudegerelateerde delicten met de tachograaf.

Onder 1 kan ook onderscheid worden gemaakt naar veroordelingen en sancties voor een bepaald type overtreding (aard van de overtreding) als bedoeld in de beroepsverordening. Zo kan het bestuursorgaan afwegen dat een bepaald type overtreding, waarvoor een sanctie of een veroor-deling onherroepelijk is geworden, naar de aard daarvan zwaarder moet

wegen in het totaal van het toegestane aantal veroordelingen of sancties. Een overweging kan zijn dat het ontbreken van een geldig bewijs van toelating tot de weg naar de aard minder zwaar weegt dan het rijden met een tachograafkaart waarmee gefraudeerd is.

De grond onder 2 heeft betrekking op de vraag of uit de toedracht van de overtreding kan worden afgeleid dat de overtreding, waarvoor de vervoerder of zijn chauffeur strafrechtelijk is bestraft, voor wat betreft de betrouwbaarheid niet of overwegend niet aan hem moet worden toegerekend. Een voorbeeld is de overtreding overbelading van een voertuig. Uit de toedracht kan blijken dat de overbelading is mede veroorzaakt door onachtzaamheid of opzet van een andere persoon die verantwoordelijk is (geweest) voor het laden van het voertuig, zoals een opdrachtgever, tussenpersoon of expediteur. De informatie is niet in alle gevallen te achterhalen maar kan blijken uit informatie van de vervoerder, de opgelegde sanctie, een proces-verbaal, de uitspraak van een rechter of de handhavingsgegevens van ILT of politie. Er wordt uitgegaan van de juistheid van de sanctie of veroordeling. Het is aan de vervoerder om feiten en omstandigheden aan te dragen die onderbouwen dat de sanctie of veroordeling in het kader van de betrouwbaarheid niet behoren te worden meegewogen.

De grond onder 3 heeft te maken met het algehele bedrijfsbeleid, de handelwijze van het management en de implicaties daarvan voor de naleving van de normen achter de overtredingen. Een voorbeeld is de schending van de rij- en rusttijden waarbij een chauffeur op eigen risico heeft gehandeld. Indien de vervoerder als werkgever kan aantonen dat hij in overeenstemming met artikel 8:1, derde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer de nodige voorzieningen heeft getroffen om naleving van de rij- en rusttijden te borgen, is dat een reden om de sanctie of veroordeling daarvoor niet te verdisconteren in de betrouwbaarheidsstatus. In de meeste gevallen zal deze overtreding ook niet op naam van de vervoerder staan, maar van de chauffeur, hetgeen een reden kan zijn om deze buiten beschouwing te laten voor de toepassing van artikel 1 of 2. Een ander voorbeeld is dat ondernemingen via hun aankoopbeleid met betrekking tot het wagenpark en het reguliere onderhoud daarvan kunnen aantonen dat overtredingen op grond van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot gebrekkige voertuigen zijn te wijten aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

De bedrijfsomvang gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften, kan ook in de tweede fase van beoordeling van de evenredigheid een rol spelen. Dit is de fase waarin de NIWO op grond van artikelen 1, tweede lid, en 2, tweede lid, ook de mate van verwijtbaarheid of de wijze van bedrijfsvoering meeweegt in de beslissing of het evenredig is dat de betrouwbaarheid definitief ontvalt. Met name indien het criterium over aantal gewaarmerkte vergunningafschriften in de eerste beoordelingsfase achterwege is gebleven (het eerste lid van artikel 1 of 2), kan het aantal vergunningbewijzen een rol spelen bij het definitief laten ontvallen van de betrouwbaarheid. Bij een beslissing over het verlies van betrouwbaarheid kan het bevoegd gezag er redelijkerwijze niet om heen dat rekening wordt gehouden met de daarmee samenhangende gevolgen voor de werkgelegenheid en andere financiële gevolgen voor het bedrijf van een bepaalde omvang.

Ingevolge het derde lid van de artikelen 1 en 2 beslist de Minister over het verlenen van toestemming aan de NIWO op grond van dezelfde criteria als de NIWO aanwendt bij het beslissen of het ontvallen van de betrouwbaarheid een onevenredig zware sanctie is. Dit is om te vermijden dat de Minister een van de NIWO verschillend besluit neemt om de enkele reden dat er andere criteria worden gehanteerd, hetgeen de rechtszekerheid over welke criteria doorslaggevend zijn niet ten goede komt.

Met het vierde lid van de artikelen 1 en 2 wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid in artikel 2.8a van de Wwg om de toestemming die de NIWO nodig heeft van de Minister van Infrastructuur en Milieu te beperken tot bepaalde gevallen. In voornoemde leden wordt geregeld dat toestemming van de Minister niet vereist is voor een beslissing van de NIWO om de betrouwbaarheid niet te laten ontvallen op grond van het eerste lid van de artikelen 1 en 2. Het betreft een beslissing van de NIWO dat het al dan niet gewogen aantal veroordelingen en sancties onder een bepaald vastgesteld minimumaantal niet leidt tot ontvallen van de betrouwbaarheid.

Het vijfde lid van artikel 2 behoeft bijzondere aandacht. Op grond van artikel 2.8, tweede lid, onder e van de Wwg en artikel 2, vijfde lid, kunnen een of meer veroordelingen of sancties jegens de *vervoerder* ook leiden tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager die voor die vervoerder werkzaam is. Omdat de vervoersmanager permanent en daadwerkelijk leidinggevende is, is het aannemelijk dat bepaalde overtredingen onder zijn leiding ook als een verantwoordelijkheid van de vervoersmanager kunnen worden aangemerkt.

De NIWO kan, in voorkomende gevallen na toestemming van de Minister (in mandaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport, hierna: ILT), beslissen dat de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid ingevolge artikel 2 niet verliest in verband met de onevenredigheid daarvan. De NIWO kan daarbij bepalen welk type overtreding relevant is voor de betrouwbaarheid van de vervoersmanager en welke voor de vervoerder. Voorstelbaar is dat het rijden met gebrekkige voertuigen eerder te wijten is aan de vervoerder als ondernemer en dat de overtreding van de rij- en rusttijden door chauffeurs primair aan de vervoersmanager, die hen aanstuurt, kan worden aangerekend.

Ook kan onderzoek uitwijzen dat de betrokkenheid van de vervoersmanager bij het ontstaan van zeer ernstige overtredingen, ongeacht het type, zodanig sterk is dat deze hem verwijtbaar zijn toe te rekenen. Hierbij kan worden gedacht aan solistisch optreden zonder de leiding te informeren of het ondanks duidelijke signalen van normoverschrijdend gedrag van chauffeurs achterwege laten van preventieve maatregelen waarvoor hij functioneel verantwoordelijk is.

De Minister kan nadere regels stellen over de uitwerking van de evenredigheidstoets. Een reden hiervoor kan zijn dat de ILT, namens de minister, en de NIWO niet tot een gezamenlijke aanpak kunnen komen over geharmoniseerde criteria. Om dit te voorkomen, zullen de NIWO en de minister daarom beleidsregels ontwikkelen over een gemeenschappelijke interpretatie en uitwerking van de evenredigheidstoets voor het wegvervoer. Het is namelijk van belang dat gelijke gevallen van onbetrouwbaarheid in het goederen- en personenvervoer zoveel mogelijk eensluidend worden beoordeeld en geregeld. Ministeriële regels kunnen daarnaast eventueel nodig zijn om te waarborgen dat de beoordeling van de evenredigheid uit oogpunt van rechtszekerheid en gelijke concurrentievoorwaarden tussen lidstaten zoveel mogelijk met het regime in die lidstaten wordt geharmoniseerd.

Samenwerking NIWO en ILT

De NIWO en de ILT werken samen bij de uitvoering van de evenredigheidstoets. Ten eerste verstrekt de ILT gegevens over het aantal veroordelingen en sancties jegens een vervoerder aan de NIWO zodat dit orgaan kan toetsen of het minimum aantal wordt overschreden. De ILT is beheerder van het elektronisch register waarvan veroordelingen en sancties, ook in het goederenvervoer, deel uit maken. Na overschrijding van het minimum aantal kan de NIWO beslissen dat de betrouwbaarheid uit oogpunt van onevenredigheid van de sanctie al dan niet ontvalt.

Daarbij gebruikt de NIWO de tot haar beschikking staande informatie om te kunnen toetsen aan de criteria van verwijtbaarheid en de bedrijfsvoering en handelwijze van de onderneming of zijn vervoersmanager (artikelen 1 en 2, tweede lid). Indien de NIWO voornemens is de betrouwbaarheid niet te laten ontvallen is formeel toestemming nodig van de Minister, die deze bevoegdheid zal mandateren aan de ILT. De bedoeling is dat NIWO haar beslissing, vooral die om de betrouwbaarheid niet te laten ontvallen en daarmee toestemming te vragen aan de ILT, mede baseert op informatie van de ILT met betrekking tot de criteria van evenredigheid in een bepaald geval. De ILT beschikt over handhavinginformatie waarover de NIWO (mogelijk) niet beschikt en die een completer beeld geven van de betrouwbaarheid. Op die wijze kan worden vermeden dat de formele toestemming vaker dan nodig is tevergeefs wordt aangevraagd. De gegevens van de ILT en de NIWO tezamen geven immers een completer beeld van de betrokkenheid van een vervoerder bij de zeer ernstige overtredingen en daarmee van de toepasselijkheid van de criteria van evenredigheid. De samenwerking tussen de NIWO en de ILT vergroot de kwaliteit van uitvoering van de wetgeving, waaronder harmonisatie van de betrouwbaarheidstoetsing op basis van het elektronisch sanctieregister. Een geharmoniseerde aanpak en samenwerking op het gebied van gegevensuitwisseling en beoordeling van de criteria zal meer rechtszekerheid scheppen voor vervoerders en vervoersmanagers ten aanzien van hun betrouwbaarheid.

De volgorde van toetsing van de betrouwbaarheid is als volgt:

1. Er is een bepaald minimum aantal onherroepelijke sancties of veroordelingen op naam van de onderneming of de vervoersmanager.
2. Op grond van de criteria in dit besluit en een eventuele beleidsregel, overweegt de NIWO of de betrouwbaarheid op grond daarvan moet ontvallen. De vraag is of het ontvallen van de betrouwbaarheid evenredig (punt 3) of onevenredig (punt 5) is als sanctie? NIWO kan hierover informeel advies vragen aan de ILT.
3. De NIWO kan oordelen dat het verlies van betrouwbaarheid een evenredige sanctie oplevert. De NIWO beslist tot definitief ontvallen van de betrouwbaarheid. Bezwaar en beroep is slechts mogelijk als onderdeel van intrekking of schorsing van de vergunning van de onderneming of ongeschiktheid van de vervoersmanager.
4. NIWO entameert vervolgens schorsing of intrekking van de vergunning of ongeschiktheid van de vervoersmanager. Bezwaar en beroep is mogelijk. Beslissing 3 en 4 komen in één bekendmaking bij betrokkene terecht. Voor de gezamenlijke beslissingen geldt één bezwaar- en beroepsprocedure.
Of:
5. De NIWO oordeelt dat een sanctie onevenredig is. Hiervoor is formeel toestemming nodig van de Minister van Infrastructuur en Milieu, in mandaat, de ILT.
6. De ILT geeft toestemming. NIWO beslist dat de betrouwbaarheid niet ontvalt.
Of:
7. De ILT onthoudt toestemming. Er is bezwaar en beroep mogelijk door belanghebbenden tegen dit besluit.
8. De NIWO beslist tot definitief ontvallen betrouwbaarheid, maar hiertegen staat geen bezwaar beroep open. Bezwaar en beroep staan wel open tegen het besluit van de ILT om *geen* toestemming te verlenen, zie stap 7.
9. De NIWO entameert intrekking of schorsing van de vergunning of ongeschiktheidverklaring van de vervoersmanager. Tegen dit besluit en tegen het ontvallen van de betrouwbaarheid staat bezwaar en beroep open.

Artikel 4

Op grond van de Wet wegvervoer goederen gelden vrijstellingen voor enkele soorten binnenlands vervoer dat slechts een geringe weerslag op de vervoersmarkt heeft vanwege de aard van de vervoerde zaken of de geringe afstand die wordt afgelegd.

Bij de behandeling van het voorstel van wet tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten ter uitvoering van verordeningen 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG inzake toegang tot het beroep en de toegang tot de markt van het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg werd door de Tweede Kamer een amendement aangenomen, dat ertoe strekt om deze vrijstellingen niet te verlenen op grond van een bevoegdheid die de minister rechtstreeks aan de wet ontleent, maar deze in een algemene maatregel van bestuur in te kaderen (Kamerstukken II, 2011–2012, 33 184, nr. 13). Het onderhavige artikel strekt hiertoe.

Bij de kaderstelling is, binnen de mogelijkheden die artikel 1, vijfde lid, van de beroepsverordening hiertoe biedt, uitgegaan van de overwegingen die hebben geleid tot de momenteel bestaande vrijstellingen. De verordening overweegt dat de gemeenschappelijke regels inzake de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer ter wille van een eerlijke mededinging zoveel mogelijk van toepassing dienen te zijn op alle ondernemingen, maar dat het evenwel niet nodig is om ook ondernemingen die uitsluitend vervoer verrichten dat slechts een zeer geringe impact op de markt heeft, in het toepassingsgebied van deze verordening op te nemen.

Artikel 1, vijfde lid, luidt dat de lidstaten vrijstelling van de toepassing van alle of van een deel van de bepalingen van de betreffende verordening kunnen verlenen aan wegvervoerondernemingen die uitsluitend binnenlands vervoer verrichten dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt in verband met de aard van de vervoerde goederen of de geringe afstanden die worden afgelegd. De overwegingen die hebben geleid tot de thans bestaande vrijstellingen, sluiten hierbij aan. Deze overwegingen zijn tweemaal.

Voor wat betreft de geringe weerslag op de vervoermarkt kan het ten eerste gaan om de aard van de vervoerde goederen uit hoofde van een publiek belang of maatschappelijk doel. Voorbeelden van thans geldende vrijstellingen in deze categorie zijn het vervoer van huishoudelijk afval of afvalstoffen die vrijkomen bij de uitvoering van reinigingswerken door of in opdracht van gemeentelijke diensten, en vervoer van middelen tot reiniging van de openbare weg of middelen voor gladheidbestrijding.

Voor wat betreft de geringe weerslag op de vervoermarkt kan het ook gaan om vervoer waar gespecialiseerde kennis dan wel gebruik van speciaal voor dat vervoer ingerichte vervoermiddelen voor nodig is. Over het algemeen wordt dit vervoer verricht door bedrijven waarvan vervoer niet de hoofdactiviteit is. Voorbeeld in deze categorie is het specifieke vervoer van gebruiksklare betonmortelspecie, dat in verband met kwaliteitsverlies direct moet worden verwerkt. Dit vervoer geschiedt met behulp van zogenaamde betonmixers en gaat rechtstreeks van de betonmortelfabrikant naar in aanbouw zijnde bouwobjecten. Het eigene van dit soort vervoer is dat, met name in verband met het kwaliteitsbehoud, het betreffende vervoer zo veel mogelijk over een korte afstand plaatsvindt. Dit is mogelijk vanwege een hechte samenwerking tussen de betonmortelfabrikanten die naast de diensten van hun fabrikanten ook gebruik maken van betonmixers die door beroepsgoederenvervoerders worden geëxploiteerd. Een ander voorbeeld van vervoer over geringe afstand is de zogenaamde boerenburenhulp voor specifieke landbouwwerkzaamheden. Dat is vervoer dat een landbouwer heeft te verrichten of laat verrichten door een andere landbouwer of door een loonwerkerbe-

drijf. Bij dit soort vervoer geldt als maatstaf voor de vrijstelling de geringe afstand, het in te zetten soort vervoermaterieel, zoals dat voor de landbouwer zelf geldt en de beperkende voorwaarde dat er uitsluitend vervoer mag plaatsvinden rechtstreeks ten behoeve van een landbouwbedrijf. Hierbij moet dit vervoer onmiddellijk voorafgaan aan of volgen op, en in direct verband staan met de uitvoering van specifieke landbouwwerkzaamheden.

Ter waarborging van verworven rechten, sommige van de bestaande vrijstellingen gelden al sinds 1954, is geregeld dat deze rechten blijven bestaan. De bestaande vrijstellingen voldoen aan de bovenomschreven voorwaarden met betrekking tot de geringe weerslag op de vervoersmarkt.

Artikel 5 (wijziging Besluit personenvervoer 2000)

Onderdeel A (artikel 1)

De definitie van richtlijn 96/26/EG kan vervallen omdat deze richtlijn bij verordening 1071/2009/EG is ingetrokken.

Onderdeel B (artikel 2)

Artikel 1, vijfde lid, van verordening 1071/2009/EG staat de lidstaten toe vrijstelling van de toepassing van alle of van een gedeelte van de bepalingen van deze verordening te verlenen aan wegvervoerondernemingen die uitsluitend binnenlands vervoer verrichten dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt wegens de aard van de vervoerde goederen, of de geringe afstanden die worden afgelegd. In artikel 4, vierde lid, van de Wp 2000 is de bevoegdheid opgenomen om bij algemene maatregel van bestuur een dergelijke vrijstelling te verlenen. De in artikel 2 opgenomen vrijstellingen kunnen op grond hiervan gehandhaafd blijven, zij het dat voor vervoer met takelwagens en getakelde vervoermiddelen een beperking van toepassing is dat dit vervoer binnen de vrijstelling alleen binnen Nederland mag plaatsvinden. Van de soorten vervoer onder het Bp 2000 blijven vallen, kan de geringe weerslag op de vervoersmarkt niet worden aangetoond. Deze dienen dan ook onder de werking van de wet en de verordening te vallen.

Onderdeel C (artikel 4)

Het verbod om vervoer te verrichten is thans neergelegd in artikel 7 van de wet. De in artikel 9 (oud) vervatte bepaling dat een communautaire vergunning slechts verleend wordt indien voldaan wordt aan de eisen van toegang tot het beroep, is in de wet vervallen omdat deze is opgenomen in verordening 1071/2009/EG.

Het tweede lid kan vervallen omdat artikel 1, onderdeel i, van de Wp 2000 al een definitie van het begrip besloten busvervoer bevat.

Onderdeel D (artikel 9)

Dit onderdeel bevat enkele correcties van verwijzingen, noodzakelijk in verband met wijziging van de betreffende artikelen in de wet en in het besluit.

Onderdelen E en F (hoofdstuk 2, paragraaf 3 en artikel 18)

Voor openbaar vervoer en besloten busvervoer is de materie van deze paragraaf thans geregeld in verordening 1073/2009/EG. De toepassing van de paragraaf kan zich mitsdien beperken tot taxivervoer. Dit vereist een

toevoeging aan de titel van de paragraaf, terwijl daarentegen de toevoeging in artikel 18 kan vervallen.

Onderdelen H en I (artikelen 23, 23a en 23b)

Op grond van artikel 5, eerste en tweede lid, van de Wp 2000 ontvalt de betrouwbaarheid van de vervoerder respectievelijk vervoersmanager indien jegens hen een onherroepelijke veroordeling is uitgesproken of sanctie is uitgevaardigd. Het gaat daarbij om sancties en veroordelingen voor zeer ernstige delicten in de zin van verordening 1071/2009/EG. Artikel 23 regelt de voorwaarden waaronder de betrouwbaarheid van de vervoerder niet ontvalt. Artikel 23a regelt datzelfde voor de vervoersmanager. Op grond van artikel 23b kan de toetsing aan de evenredigheid nader worden geregeld.

De voorwaarden waaronder de betrouwbaarheid van de vervoerder of vervoersmanager niet ontvalt, hebben betrekking op:

- 1) een minimum aantal veroordelingen of sancties,
- 2) de mate van verwijtbaarheid bij de totstandkoming van relevante overtredingen die daaraan ten grondslag liggen en
- 3) de mate waarin het beheer van de onderneming of de handelwijze van de vervoerder of vervoersmanager het begaan van die overtredingen heeft ontmoedigd of beperkt.

Het wordt in de regel niet evenredig geacht indien een vervoerder of vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest op grond van een enkele veroordeling of sanctie. Dat klemmt des te meer voor grote bedrijven met veel rijdende voertuigen en chauffeurs waarbij het risico op frequente overtredingen, en daarmee sancties en veroordelingen, hoger zal zijn dan bij kleine bedrijven of eenmanszaken. Het toegestane aantal veroordelingen of sancties op veroordelingen wegens overtreding kan dus worden gevarieerd naar de grootte van het bedrijf gemeten naar het aantal gewaarmerkte vergunningafschriften. Daarnaast kan een overweging zijn dat een bepaalde overtreding als zodanig zwaar wordt aangemerkt, dat het aantal gewaarmerkte afschriften (ofwel de grootte van het bedrijf) geen of slechts een ondergeschikte rol speelt. Onder 1) kan ook onderscheid worden gemaakt naar veroordelingen en sancties voor een bepaald type overtreding (aard van de overtreding) als bedoeld in verordening 1071/2009/EG. Zo kan de minister afwegen dat een bepaald type overtreding, waarvoor een sanctie of een veroordeling onherroepelijk is geworden, naar de aard daarvan zwaarder moet wegen in het totaal van het maximum toegestane aantal veroordelingen of sancties. Een overweging kan zijn dat het ontbreken van een geldig hernieuwd bewijs van toelating tot de weg naar de aard minder zwaar weegt dan het rijden met een tachograafkaart waarmee gefraudeerd is.

De grond onder 2 heeft betrekking op de vraag of uit de toedracht van de overtreding kan worden afgeleid dat de overtreding, waarvoor de vervoerder of zijn chauffeur formeel is bestraft, voor wat betreft de betrouwbaarheid niet of overwegend niet aan hem moet worden toegerekend. De informatie is niet in alle gevallen te achterhalen maar kan blijken uit informatie van de vervoerder, de opgelegde sanctie, een proces-verbaal, de uitspraak van een rechter of de handhavinggegevens van de ILT of de politie. Er wordt uitgegaan van de juistheid van de sanctie of veroordeling. Het is aan de vervoerder om feiten en omstandigheden aan te dragen die onderbouwen dat de sanctie of veroordeling in het kader van de betrouwbaarheid niet behoren te worden meegewogen.

De grond onder 3) heeft te maken met het algehele bedrijfsbeleid, de handelwijze van het management en de implicaties daarvan voor de naleving van de normen achter de overtredingen. Een voorbeeld is de schending van de rij- en rusttijden waarbij een chauffeur op eigen risico

heeft gehandeld. Indien de vervoerder als werkgever aantoonbaar dat hij in overeenstemming met artikel 8:1, derde lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer de nodige voorzieningen heeft getroffen om naleving van de rij- en rusttijden te borgen, is dat een reden om de betreffende sanctie of veroordeling bij een beslissing over het definitief ontvallen van betrouwbaarheid buiten beschouwing te laten. In de meeste gevallen zal deze overtreding overigens niet op naam van de vervoerder staan, maar van de chauffeur, waarbij deze onder voorwaarde 1) niet in aanmerking kan worden genomen voor de vervoerder. Een ander voorbeeld is dat ondernemingen via hun aankoopbeleid met betrekking tot het wagenpark en het reguliere onderhoud daarvan kunnen aantonen dat overtredingen op grond van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot gebrekkige voertuigen zijn te wijten aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

De bedrijfsgrootte gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften kan ook in de tweede fase van beoordeling van de evenredigheid een rol spelen. Dit is de fase waarin de minister op grond van artikelen 23 en 23a, tweede lid, ook de mate van verwijtbaarheid of de wijze van bedrijfsvoering meeweegt in de beslissing of het evenredig is dat de betrouwbaarheid definitief ontvalt. Met name indien het criterium over aantal gewaarmerkte afschriften in de eerste beoordelingsfase achterwege is gebleven (het eerste lid van artikel 23 of 23a), kan het aantal vergunning-afschriften een rol spelen bij het definitief laten ontvallen van de betrouwbaarheid. Bij een beslissing over het verlies van betrouwbaarheid kan het bevoegd gezag er redelijkerwijze niet om heen dat rekening wordt gehouden met de daarmee samenhangende gevolgen voor de werkgelegenheid en andere financiële gevolgen voor het bedrijf van een bepaalde omvang.

Het derde lid van artikel 23a behoeft bijzondere aandacht. Op grond van artikel 5, tweede lid, onder e van de Wp 2000 en artikel 23a, derde lid, kunnen een of meer veroordelingen of sancties jegens de vervoerder ook leiden tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager die voor die vervoerder werkzaam is. Omdat de vervoersmanager permanent en daadwerkelijk leidinggevende is, is het aannemelijk dat bepaalde overtredingen onder zijn leiding ook als een verantwoordelijkheid van de vervoersmanager kunnen worden aangemerkt.

De minister kan beslissen dat de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid ingevolge artikel 23a niet verliest in verband met de onevenredigheid daarvan. De minister kan daarbij bepalen welk type overtreding relevant is voor de betrouwbaarheid van de vervoersmanager en welke voor de vervoerder. Voorstelbaar is dat het rijden met gebrekkige voertuigen eerder te wijten is aan de vervoerder als ondernemer en dat de overtreding van de rij- en rusttijden door chauffeurs primair aan de vervoersmanager, die de chauffeurs aanstuurt, kan worden aangerekend. Ook kan onderzoek uitwijzen dat de betrokkenheid van de vervoersmanager bij het ontstaan van zeer ernstige overtredingen, ongeacht het type, zodanig sterk is dat deze hem verwijtbaar zijn toe te rekenen. Hierbij kan worden gedacht aan solistisch optreden zonder de leiding te informeren of het ondanks duidelijke signalen van normoverschrijdend gedrag van chauffeurs achterwege laten van preventieve maatregelen waarvoor hij functioneel verantwoordelijk is.

De Minister kan nadere regels stellen over de uitwerking van de evenredigheidstoets. Het is namelijk van belang dat gelijke gevallen van onbetrouwbaarheid in het goederen- en personenvervoer zoveel mogelijk eensluidend worden beoordeeld en geregeld. Ministeriële regels kunnen ook nodig zijn om te waarborgen dat de beoordeling van de evenredigheid uit oopunt van rechtszekerheid en gelijke concurrentievoor-

waarden tussen lidstaten zoveel mogelijk met het regime in die lidstaten wordt geharmoniseerd.

Onderdeel J (artikelen 24 en 25)

De verplichting voor ondernemers in het openbaar vervoer om te voldoen aan de eis van kredietwaardigheid en het daartoe gestelde bedrag, vastgesteld in artikel 24 onderscheidenlijk artikel 25, eerste lid, vloeit rechtstreeks voort uit verordening 1071/2009/EG.

Voor vervoerders met taxi's gelden op grond van artikel 76, vierde lid, van de Wp 2000, slechts de eis van vakbekwaamheid en de eis van betrouwbaarheid.

Op grond van de Wp2000 is de minister aangewezen als bevoegde instantie voor uitvoering van verordening 1071/2009/EG. Deze bevoegdheid impliceert de bevoegdheid om aan de hand van de criteria, thans neergelegd in artikel 7 van deze verordening, een onderzoek te doen naar het voldoen aan de eis van kredietwaardigheid.

Afstemming met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties inzake kredietwaardigheid van gemeentelijke vervoerbedrijven wordt vanwege de privatisering van deze bedrijven niet langer zinvol geacht.

Onderdelen K, L en M (artikelen 26, 27 en 30)

De regels met betrekking tot vakbekwaamheid hebben voor openbaar vervoer en besloten busvervoer rechtstreekse werking op grond van verordening 1071/2009/EG. Artikel 8, tweede lid, van deze verordening eist dat het examen wordt afgelegd in de lidstaat waar de kandidaat zijn gewone verblijfplaats heeft of in de lidstaat waar hij werkt. De mogelijkheid, die richtlijn 96/26/EG bood om een examen elders af te leggen, is daarmee vervallen. Artikel 27 is hieraan aangepast. Voor het overige is regeling van vakbekwaamheid slechts nog nodig voor taxivervoer. Ten aanzien van betrouwbaarheid is voor openbaar vervoer en besloten busvervoer is geen nadere regeling bij algemene maatregel van bestuur meer nodig.

Onderdeel N (hoofdstuk 7)

Cabotagevervoer wordt thans geregeld in hoofdstuk 5 (de artikelen 14 tot en met 17) van verordening 1073/2009/EG. Voor zover nadere uitwerking nodig is, is deze geschied in artikel 8 van de Wp 2000.

Onderdelen O, Q, R, S, U, V en W (de artikelen 89, 91 en 93, paragraaf 3, en de artikelen 104, 108, 110 en 112)

In de artikelen 89 en 91 kan de verwijzing naar de ingetrokken verordening 684/92 vervallen, alsmede de verwijzing naar verordening 2121/98 die als uitvoeringsverordening van verordening 684/92 niet langer rechtskracht heeft. Zie voor het vervallen van onderdeel I van artikel 89 de toelichting op onderdeel T.

Onderdeel P (artikel 90)

In artikel 83 van de Wp 2000 is de bevoegdheid geregeld om ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties dan wel om redenen van internationaal vervoerbeleid bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen over grensoverschrijdend personenvervoer of cabotage. Dit artikel bevat geen bevoegdheid om de wet geheel of gedeeltelijk buiten toepassing te laten.

Artikel 83 biedt de rechtsgrondslag van voor de krachtens hoofdstuk 8 gestelde regels. Vaststelling hiervan behoeft geen nadere regulering. Artikel 90 kan mitsdien vervallen.

Onderdeel T (artikel 98)

De definitie van het begrip «vervoer voor eigen rekening» die, overigens met een onjuiste verwijzing, was gegeven in artikel 89, onderdeel I, is niet langer noodzakelijk omdat dit begrip nog slechts in één bepaling van het besluit voorkomt. In deze bepaling is dit begrip thans uitgeschreven, waarbij is aangesloten bij artikel 2 onder 5 van verordening 1073/2009/EG. Om redenen van wetgevingstechniek is deze bepaling overgebracht van artikel 113 naar artikel 98.

Artikel 6 (wijziging Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens)

Onderdeel A

Dit onderdeel wijzigt artikel 22, onderdeel b, van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens (Bjsg). Het doel is om bepaalde justitiële gegevens over onherroepelijke veroordelingen en sancties van vervoerders en vervoersmanagers in het wegvervoer van personen en goederen te kunnen verstrekken aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. De Minister heeft deze gegevens nodig ter uitvoering van zijn taken op grond van enkele Europese verordeningen. In het bijzonder betreft het de taak van de lidstaat van vestiging, waaronder de Minister van Infrastructuur en Milieu en de NIWO in Nederland, om de betrouwbaarheid van vervoerders en vervoersmanagers te beoordelen.

De hiervoor benodigde gegevens in Nederland kunnen worden onderscheiden naar gegevens over onherroepelijke strafrechtelijke en administratiefrechtelijke veroordelingen en sancties jegens:

1. Nederlandse vervoerders in Nederland en andere Europese lidstaten ter beoordeling van de betrouwbaarheid van Nederlandse vervoerders,
2. vervoerders uit andere Europese lidstaten die in Nederland zijn uitgesproken of opgelegd ter beoordeling van de betrouwbaarheid door de lidstaten waar die vervoerders zijn gevestigd.

Dit onderdeel van de wijziging van de Bjsg ziet alleen op de strafrechtelijke veroordelingen en sancties. Hieronder vallen veroordelingen van de strafrechter en stafbeschikkingen van de politie en het openbaar ministerie.

Ad 1. Nederlandse vervoerders

Een vervoerder en vervoersmanager moeten betrouwbaar zijn. Zij dienen daarbij te voldoen aan de in artikel 5 van de Wp 2000 en artikel 2.8 van de Wwg geregelde voorwaarden van betrouwbaarheid. De Minister zal ter uitvoering van verordening 1071/2009/EG en voornoemde artikelen uit de Wp 2000 en de Wwg de beschikking moeten krijgen over gegevens met betrekking tot veroordelingen en sancties voor zeer ernstige overtredingen van het communautaire verkeer- en vervoersrecht. Op grond van het gewijzigde artikel 22 van het Bjsg worden gegevens van strafrechtelijke aard desgevraagd door de Justitiële Informatiedienst (de JustID) verstrekt aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. De JustID is de uitvoeringsdienst van het ministerie van Justitie en Veiligheid die onder meer verantwoordelijk is voor het beheer van justitiële documentatie. Voor wat betreft het personenvervoer gaat het bij verstrekking om veroordelingen en sancties jegens vervoerders als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen c en d, van de Wp 2000 en jegens vervoersma-

nagers als bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdelen c, d en e van de Wp 2000. Met betrekking tot het goederenvervoer betreft het veroordelingen en sancties jegens vervoerders als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, onderdelen c en d en jegens vervoer managers als bedoeld in artikel 2.8, tweede lid, onderdelen c, d en e van de Wwv. In eerste instantie worden alleen de veroordelingen en sancties voor *zeer* ernstige delicten betrokken bij de beoordeling (onderdeel c). In de toekomst kunnen ook de ernstige overtredingen worden meegenomen die worden aangewezen bij ministeriële regeling (onderdeel e). Op grond van artikel 6, eerste lid, onderdeel b, en tweede lid, van verordening 1071/2009/EG worden de overtredingen, die zijn genoemd in de bijlage IV bij die verordening, in aanmerking genomen als zeer ernstige overtredingen. De in de bijlage IV genoemde zeer ernstige overtredingen op het communautaire verkeer- en vervoersrecht betreffen onder meer het overschrijden van de toegestane rijtijden, het vervalsen van gegevens uit de tachograaf, overbelading van voertuigen en het vervoer van gevaarlijke stoffen die niet mogen worden vervoerd.

De gegevens van de overtredingen die strafrechtelijk worden afgedaan worden verstrekt door de JustID. Het gaat hier om de overtredingen onder de categorieën 2, 3, 4, 5, 6 en 7 uit voornoemde bijlage IV, voor zover de overtredingen niet administratiefrechtelijk worden afgedaan. De Inspectie Transport en Leefomgeving (ILT) maakt namens de Minister afspraken met JustID over de definitie van de specifieke typen overtredingen die onder genoemde categorieën strafrechtelijk worden afgedaan en door de JustID worden verstrekt.

Zie tabel 1 voor de naar Nederlandse situatie vertaalde overtredingen van het communautaire verkeer- en vervoersrecht uit bijlage IV van verordening 1071/2009/EG.

Tabel 1

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse rijtijd met > 25% 2. Overschrijden van de maximaal toegestane tweewekelijkse rijtijd met > 25% 3. Overschrijden van de maximaal toegestane dagelijkse rijtijd op één dag, met een marge van > 25% zonder een onderbreking of zonder een ononderbroken rusttijd van ten minste 4½ uur in te lassen 4. Nalaten een tachograaf te installeren als vereist door de communautaire wetgeving 5. Gebruik van een frauduleus apparaat dat de instellingen van de snelheidsbegrenzer kan wijzigen 6. Nalaten een snelheidbegrenzer te installeren als vereist door de communautaire wetgeving 7. Gebruik van een frauduleus apparaat dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat kan wijzigen 8. Vervalsen van de registratiebladen van de tachograaf 9. Vervalsen van de door de tachograaf en/of bestuurderskaart overgebrachte gegevens 10. Rijden zonder geldig Algemeen periodieke keuring (APK) 11. Rijden met een zeer ernstig gebrek aan onder meer het remsysteem, het stangenstelsel, de wielen/banden, de ophanging of het chassis dat een zo danig onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert dat het leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig 12. Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet vervoerd mogen worden (vervoerverbod) 13. Vervoer van gevaarlijke stoffen in verboden of niet erkende middelen van omsluiting, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu en leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig 14. Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet op het voertuig vermeld zijn (etiketten/borden) als gevaarlijke stoffen, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu en leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig 15. Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs 16. Vervoer van goederen door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige communautaire vergunning 17. Rijden met een vervalste bestuurderskaart 18. Rijden met een bestuurderskaart waarvan de chauffeur niet de houder is 19. Rijden met een bestuurderskaart verkregen op basis van valse gronden (valse verklaring/document) 20. Vervoer van goederen waarbij de maximaal toegestane massa met $\geq 20\%$ wordt overschreden voor voertuigen met een toegestaan gewicht > 12ton |
|--|

Artikel 22, eerste lid, onderdeel b, ten tweede (oud) komt te vervallen. Op grond van artikel 5 van de Wp 2000 en artikel 2.8 van de Wwg dient de vervoerder, teneinde aan de eis van betrouwbaarheid te voldoen, ook een verklaring omtrent het gedrag te kunnen overleggen (eerste lid, onder a, van genoemde artikelen). Deze verklaring, die door de Minister van Veiligheid en Justitie wordt afgegeven, is toegesneden op de functie van wegvervoerondernemer. Om te beoordelen of

voor de wegvervoerondernemer deze verklaring kan worden afgegeven, wordt ondermeer bezien in hoeverre deze de regels heeft nageleefd met betrekking tot beroepsaansprakelijkheid (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), arbeidsvoorwaarden (Arbeidstijdenbesluit vervoer) en wegverkeer (Wwg en Regeling voertuigen). De betreffende bepalingen behoeven daarom niet meer apart te worden benoemd in het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens.

Met het oog op uitvoering van het Besluit wegvervoer goederen en van de artikelen 23, 23a en 23b van het Besluit personenvervoer 2000 dient de beschikbaarheid van de relevante gegevens zich niet te beperken tot buitengewone opsporingsambtenaren. De Minister is degene aan wie de gegevens worden vertrekt.

De door de Minister benodigde gegevens blijven waarschijnlijk niet beperkt tot voornoemde veroordelingen en sancties voor zeer ernstige overtredingen. Later kunnen, na vaststelling daarvan door de Europese Commissie op grond van artikel 6, tweede lid, onder b, verordening 107/2009/EG, ook andere categorieën en soorten ernstige overtredingen worden aangewezen die kunnen leiden tot het verlies van betrouwbaarheid. De gegevens over deze overtredingen mogen grond van artikel 22, onderdeel b, ten tweede, van dit besluit (Bjsg) ook aan de Minister worden verstrekt. Indien het om ernstige overtredingen gaat, worden deze eerst daartoe bij ministeriële regeling (onderdelen d van het eerste en tweede lid van de artikelen 5 Wp 2000 en 2.8 Wwg) aangewezen. Ook hier betreft het alleen de justitiële gegevens die bij de JustID beschikbaar zijn.

Ad 2. Vervoerders uit andere lidstaten.

Daarnaast worden door de JustID gegevens verstrekt over in Nederland toegekende veroordelingen en sancties van (zeer) ernstige overtredingen door vervoerders uit andere lidstaten. Deze gegevens moeten ten behoeve van de betrouwbaarheidstoetsing door het bevoegd gezag in die lidstaten op grond van artikel 16, tweede lid, 1071/2009/EG worden verwerkt. Ingevolge artikel 16, vierde en vijfde lid, artikel 18, derde lid, van verordening 1071/2009/EG in relatie tot artikel 13, eerste lid, verordening 1072/2009/EG (voor wat betreft het goederenvervoer over de weg) en 23, eerste lid, verordening 1073/2009/EG (voor wat betreft het vervoer per bus en touringcar) is Nederland verplicht deze gegevens over vervoerders uit andere lidstaten uit te wisselen met die betreffende lidstaten. De gegevens over vervoerders uit andere lidstaten zijn, voor zover van strafrechtelijke aard, bij de JustID aanwezig. Teneinde van de JustID de beschikking te kunnen krijgen over de justitiële gegevens met betrekking tot veroordelingen en sancties voor overtredingen door vervoerders uit andere lidstaten is artikel 22, onderdeel b, ten vierde, van de Bjsg gewijzigd. Tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu (in mandaat: de ILT) en de JustID worden afspraken gemaakt over de verstrekking van gegevens. De gegevens van vervoerders uit andere lidstaten worden via de RDW, als nationaal contactpunt, namens de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de betreffende lidstaat van vestiging verstrekt.

Ter uitvoering van de uitwisseling of raadpleging van gegevens tussen lidstaten zijn ingevolge verordening nr. 1213/2010 van de Commissie van 16 december 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen¹, regels gegeven over de melding en bevestiging van overtredingen tussen lidstaten.

Met voornoemde Commissieverordening is voor het doel van toetsing van de betrouwbaarheid in het Europese wegvervoer gekozen voor een zelfstandig stelsel van uitwisseling van sanctiegegevens tussen lidstaten. De gegevens worden uitgewisseld op basis van reeds in gebruik zijnde communicatienetwerken Eucaris (European Car and Driving License Network, een netwerk voor uitwisseling van gegevens over kentekens en rijbewijzen ten behoeve van sanctionering van grensoverschrijdende verkeersdelicten) of Tachonet (een netwerk voor uitwisseling van gegevens over de status van tachograafkaarten voor de registratie van rij- en rusttijden van chauffeurs in het wegtransport). Er is niet aangesloten bij het Europees Strafrechtregister Informatiesysteem (European Criminal Record Information System, ofwel: ECRIS) waarbij bepaalde justitiële en strafrechtelijke gegevens langs elektronische weg worden uitgewisseld tussen de nationale strafregisterdatabanken van lidstaten. Dit is verklaarbaar vanuit de verschillen met ECRIS dat alleen ziet op de uitwisseling van commune misdrijven en overtredingen, voor zover daarbij een vrijheidsbenemende straf is opgelegd. Deze delicten zijn voorts beperkt tot die van natuurlijke personen.

De uitwisseling van gegevens ingevolge dit besluit en verordening 1071/2009/EG betreft uitsluitend overtredingen in het verkeer- en vervoersrecht en bevat naast natuurlijke personen ook gegevens van rechtspersonen. De uitwisseling geschiedt bovendien rechtstreeks tussen de vergunningverlenende instanties in het wegvervoer (als bevoegd gezag) en niet tussen de nationale strafregisterdatabanken zoals bij ECRIS.

Relatie met de Wet bescherming persoonsgegevens

Op grond van artikel 16 Wbp is het verboden strafrechtelijke gegevens te verwerken, tenzij een verantwoordelijke, in dit geval de Minister, deze gegevens op grond van de Wjsg heeft verkregen (artikel 22 Wbp). Op grond van artikel 52 Wjsg is de Minister als verantwoordelijke verplicht tot geheimhouding over de van de JustID verkregen strafrechtelijke gegevens. Deze geheimhoudingsplicht geldt eveneens voor de RDW als bewerker bij uitoefening van zijn taak als nationaal contactpunt tussen lidstaten bij de uitwisseling van gegevens. Hiervoor wordt een bewerkingsovereenkomst gesloten. De RDW verwerkt de in Nederland voor (zeer) ernstige overtredingen uitgesproken veroordelingen en opgelegde sancties ten aanzien van vervoerders uit andere lidstaten. Het verwerken houdt in dat deze gegevens naar de betreffende lidstaten van vestiging worden gezonden. De gegevens worden verkregen van de Minister als houder van het elektronisch register. De Minister krijgt de gegevens op zijn beurt geleverd van de JustID op grond van het gewijzigde artikel 22 van dit besluit (Bjsg).

De Minister en de RDW als verwerker zijn op grond van artikel 52 Wjsg ook tot geheimhouding verplicht van de strafrechtelijke gegevens, tenzij mededeling aan derden bij of krachtens de Wjsg of vanwege noodzakelijke uitvoering van de taak waarvoor de gegevens zijn verstrekt, is toegestaan. In dit geval is het verstrekken van de betreffende gegevens door de Minister via de RDW aan bevoegde instanties van andere lidstaten verplicht en noodzakelijk ingevolge uitvoering van artikelen 16, vijfde lid, en 18, derde lid, van verordening 1071/2009/EG.

¹ Verordening 1213/2010/EU (Pb EG 2010, L 335/21).

Onderdeel B

Dit onderdeel corrigeert een erratum.

Artikel 7

De boordcomputer taxi (BCT) is een belangrijk instrument voor effectievere handhaving van regelgeving en vermindering van administratieve lasten voor de taxibranche. De BCT vervangt handmatige registratie van ritten en rij- en rusttijden en verkleint de mogelijkheid van fraude.

Het in het onderhavige artikel genoemde besluit trad met ingang van 1 oktober 2011 in werking.

Artikel IV van dat besluit bevat overgangsrecht. In dat artikel wordt ondermeer bepaald dat de BCT twee jaar na inwerkingtreding, dat is per 1 oktober 2013, verplicht is voor de zogenoemde straattaxi. Het gaat in totaal om ruim 30.000 taxi's. Voor taxi's die in het zogenaamde contractvervoer worden ingezet geldt de BCT-verplichting per 1 februari 2015, vanwege langjarige contracten in deze sector.

De ontwikkeling en levering van de BCT is overgelaten aan de markt. Daartoe zijn in 2009 specificaties opgesteld. De desbetreffende Regeling specificaties en typegoedkeuring boordcomputer taxi is op 1 oktober 2010 in werking getreden. De verwachting was dat de BCT ruim voor oktober 2013 op de markt zou komen, zodat de taxivervoerders voldoende tijd zouden hebben voor de aanschaf en inbouw van de BCT. Fabrikanten hebben evenwel veel meer tijd nodig gehad voor de ontwikkeling van de BCT dan voorzien. Op 5 maart 2013 heeft de Dienst Wegverkeer de eerste typegoedkeuring voor een BCT verstrekt. De verwachting is dat andere typegoedkeuringen voor de zomer van 2013 volgen.

Onder deze omstandigheden is een ordelijk en voor de taxivervoerders acceptabel invoeringstraject vóór 1 oktober 2013 niet meer mogelijk.

Omdat nog niet exact bekend is welke invoeringsdatum reëel is, wordt de datum van verplichting vervangen door een bepaling op grond waarvan deze datum bij ministeriële regeling wordt vastgesteld.

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