

Vergaderjaar 2003–2004

29 366

Wijziging van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

§ 1. Inleiding

De aanleiding van dit wetsvoorstel is de totstandkoming van een aantal nieuwe Europese verordeningen op het gebied van de rij- en rusttijden in het wegvervoer. Lidstaten zijn verplicht het analoge controleapparaat (tachograaf) in bepaalde vrachtauto's en bussen geleidelijk te vervangen door een controleapparaat met digitale werking en vier soorten bijbehorende kaarten, tachograafkaarten genoemd. Een tachograaf is een in het voertuig ingebouwd controleapparaat dat de rij- en rusttijden van de bestuurder registreert.

Deze toelichting gaat in op de redenen om de Arbeidstijdenwet te wijzigen als gevolg van Europese regelgeving (§ 2), toezicht en controle op het gebruik van een controleapparaat (§ 3), de nadere regelgeving (§ 4) en de administratieve lasten en bedrijfseffecten (§ 5).

Bij brief van 23 juni 2003 (kenmerk: OVW 2003/150) hebben de Overlegorganen Goederenvervoer en Personenvervoer van Verkeer en Waterstaat een instemmend advies uitgebracht over het wetsvoorstel. Zij vragen daarbij wel aandacht voor een uniforme uitvoering van regels tussen lidstaten in verband met de concurrentiepositie van vervoerondernemingen binnen de Europese Unie. Bij brief van 22 mei (kenmerk: RL/PL/2003/102) heeft het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) geadviseerd het wetsvoorstel in te dienen nadat met haar opmerkingen rekening is gehouden. Het Adviescollege heeft opgemerkt dat de administratieve lasten voor een deel onvolledig zijn berekend en gekwantificeerd. Een volledige verantwoording over deze lasten zal worden toegelicht in de nadere regelgeving tot uitwerking van dit wetsvoorstel.

§ 2 Europese regelgeving en de registratie van rij- en rusttijden in het wegvervoer

§ 2.1 Rij- en rusttijden in Europees perspectief

De Arbeidstijdenwet en de daarop berustende bepalingen bevatten alle

voorschriften op het gebied van arbeids- en rusttijden. In deze wet worden onder meer grenzen gesteld aan de duur van de arbeids- en de rusttijd. De Arbeidstijdenwet heeft onder meer het bevorderen van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de werknemers als doelstelling en geldt voor alle sectoren in de samenleving, dus zowel voor werknemers bij de overheid als in het bedrijfsleven. Voor personen die werkzaam zijn in het wegvervoer zijn bijzondere regels opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De regels zijn ook van belang voor de bevordering van de verkeersveiligheid. De regelgeving in het Arbeidstijdenbesluit vervoer die betrekking heeft op het wegvervoer is grotendeels ingevuld door Europese en Verordening nr. (EEG) 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370) (hierna: verordening (EEG) nr. 3820/85) schrijft onder meer voor welke rij- en rusttijden het internationale wegvervoer in acht moet nemen. Een en ander brengt met zich dat de arbeidstijd in ruime zin vooralsnog voor het wegvervoer nog niet is geregeld. Op grond van twee richtlijnen zal dit alsnog gebeuren¹. Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 370) (hierna: verordening (EEG) nr. 3821/85) schrijft voor dat er voor de naleving van de rij- en rusttijden in het wegvervoer een analoog controleapparaat in bepaalde categorieën voertuigen moet worden gebruikt.

Richtlijn nr. 88/599/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 325) (hierna richtlijn nr. 88/599/EEG) geeft voorschriften over de organisatie, de procedures en de middelen voor het uitvoeren van controles door lidstaten om een goede naleving van de toegestane rij- en rusttijden in het vervoer te verzekeren. De genoemde verordeningen zijn geïmplementeerd via de Arbeidstijdenwet, het daarop gebaseerde Arbeidstijdenbesluit vervoer en in de Regeling controleapparaten.

In 1998 is Verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van de Europese Unie van 24 september 1998 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn nr. 88/599/EEG betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 (PbEG L 274) (hierna: verordening (EG) nr. 2135/98) tot stand gekomen. Deze (wijzigings)verordening introduceert een digitaal controleapparaat en vier digitale tachograafkaarten. Het is de bedoeling dat in bepaalde vrachtauto's en bussen het analoge controleapparaat en het gebruik van registratiebladen geleidelijk worden vervangen door het gebruik van een digitaal controleapparaat en digitale tachograafkaarten.

De daarmee samenhangende gedetailleerde technische specificaties voor het digitale controleapparaat en de tachograafkaarten zouden afzonderlijk in een speciale bijlage bij verordening (EG) nr. 2135/98 worden geregeld. Daartoe is in 2002 Verordening (EG) nr. 1360/2002 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 13 juni 2002 betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 207) (hierna: verordening (EG) nr. 1360/2002) tot stand gebracht. Via verordening (EG) nr. 1360/2002 is de nieuwe bijlage 1B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 2135/98 gevoegd. Deze bijlage 1B regelt de technische eisen voor het digitale controleapparaat en de bijbehorende tachograafkaarten. De eisen hebben onder meer betrekking op de compatibiliteit tussen het controleapparaat

¹ Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (PbEG L 307); gewijzigd bij Richtlijn 2000/34 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 (PbEG L 195) en Richtlijn 2002/15/EG van het Europees parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PbEG L 80).

en de digitale kaart en de interoperabiliteit tussen controleapparaten en kaarten uit verschillende lidstaten.

§ 2.2 Doelstelling en kader

De belangrijkste reden voor de Europese Gemeenschap om het analoge controleapparaat geleidelijk te vervangen door een digitale variant is een verbeterde registratie en de controle op de naleving van de rijen rusttijden in het Europese wegtransport. De belangrijkste reden voor de invoering van het digitale controleapparaat is de constatering dat de voorschriften over rij- en rusttijden in veel gevallen niet worden nageleefd. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de verkeersveiligheid, maar genereert bovendien ongelijke concurrentie ten opzichte van bedrijven die zich wel aan de regels houden. De Europese Gemeenschap is van oordeel dat de bestaande controle op naleving van de rij- en rusttijden aan de hand van gegevens op meerdere (kartonnen) registratiebladen, die in het voertuig worden bewaard, beperkingen kent. In vergelijking met de automatische verwerking van gegevens in het analoge controleapparaat is het nieuwe controleapparaat door de digitale werking minder vatbaar voor fraude met de geregistreerde gegevens en als gevolg daarvan minder vatbaar voor ontduiking van de voorschriften over rij- en rusttijden. Alleen digitale controleapparaten en tachograafkaarten die aan bepaalde, op Europees niveau voorgeschreven eisen voldoen, mogen in het voertuig worden gebruikt. Daarnaast kan het digitale controleapparaat voor andere doeleinden worden gebruikt vanwege het feit dat er ook andere gegevens worden geregistreerd, namelijk over de ritafstand en de snelheid van het voertuig.

De reikwijdte voor het verplichte gebruik van een tachograaf zoals is voorgeschreven in artikel 1 van verordening (EEG) nr. 3820/85 wordt met de invoering van het digitale controleapparaat niet gewijzigd. Deze verordening is van toepassing op het wegvervoer binnen de Europese Unie met bedrijfsauto's boven de 3500 kg en met bussen voor het vervoer van meer dan 9 personen, inclusief de bestuurder, over een geplande afstand van meer dan 50 km.

§ 2.3 Wijziging van de Arbeidstijdenwet

In werking getreden Europese verordeningen hebben rechtstreekse werking en zijn verbindend voor alle lidstaten. Een verordening wordt om die reden in beginsel niet omgezet in nationaal recht. Redenen om een verordening wel te implementeren in het Nederlandse recht hebben veelal betrekking op de uitvoering van de verordening, de inpassing van de Europese regels in ons nationale rechtstelsel of het bevorderen van de begrijpelijkheid van het nationale recht in verhouding tot de verordening. Daarnaast moeten lidstaten zorgdragen voor de rechtsbescherming en het verbinden van sanctiebepalingen aan overtredingen van bepaalde Europese regels.

De huidige Arbeidstijdenwet geeft mogelijkheden om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen voor de goedkeuring, constructie, installatie en controle-eisen van controleapparaten op basis van verordening (EEG) nr. 3821/85. Ook biedt deze wet de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen over de wijze waarop de registratieplichten moeten worden gehanteerd. Het ligt dan ook voor de hand om in de Arbeidstijdenwet mogelijkheden op te nemen om voorschriften over de goedkeuring, constructie, installatie en controle-eisen van de digitale tachograaf en het verstrekken van bijbehorende tachograafkaarten ook bij algemene maatregel van bestuur uit te werken. Het voorliggende wetsvoorstel tot wijziging van de Arbeidstijdenwet biedt

de vereiste wettelijke basis om verordening (EG) nr. 2135/98 en verordening (EG) nr. 1360/2002 uit te voeren.

§ 2.4 Inwerkingtredingstermijnen verordeningen

Verordening (EG) nr. 2135/98 is op 5 augustus 2002 in werking getreden. Ten eerste moeten volgens artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van deze verordening, uiterlijk op 6 augustus 2004, alle uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn om de wijzigingsverordeningen uit te kunnen voeren, gereed zijn. Ten tweede moet in nieuwe voertuigen die vanaf 6 augustus 2004 geproduceerd worden, een digitaal controleapparaat worden ingebouwd. Ten derde moeten vanaf 6 mei 2004 bestuurderskaarten kunnen worden afgegeven. Speciaal voor zeer zware vrachtauto's van boven de 12 000 kg en bussen boven de 10 000 kg, die vanaf 1 januari 1996 van een kenteken zijn voorzien en waarin een analoog controleapparaat is ingebouwd, geldt een andere overgangsmaatregel. Bij vervanging van het analoge controleapparaat, moet een digitaal controleapparaat worden ingebouwd. De mogelijkheid bestaat dat de hiervoor aangegeven invoeringstermijnen door wijziging van de verordening worden verlengd indien twaalf maanden na inwerkingtreding van de verordening, dus op 6 augustus 2003, nog geen controleapparaat is goedgekeurd. Omdat in de fasen van de ontwikkeling en het testen van de digitale controleapparaten enige vertraging is ontstaan, is uitstel van de invoeringstermijnen op voorstel van de Europese Commissie niet ondenkbaar.

§ 2.5 De digitale tachograafkaarten

Zoals hiervoor al is vermeld, worden met de invoering van het digitale controleapparaat tegelijkertijd digitale tachograafkaarten ingevoerd. Dat houdt in dat de goedkeuring, de afgifte, de aanvraag, de verstrekking en het gebruik moet worden geregeld van vier soorten tachograafkaarten: de bestuurderskaart, de bedrijfskaart, werkplaatskaart en de controlekaart. Deze kaarten worden uitgegeven voor vier verschillende doelgroepen en hebben verschillende gebruiksdoelen, maar zijn alle bestemd voor toepassing in het controleapparaat. De tachograafkaarten zijn zogenoemde smartcards met digitale detectie-eigenschappen en een geheugen, bijvoorbeeld een bancaire chipcard. De kaarten geven toegang tot bepaalde, voor de doelgroep relevante gegevens die zijn opgeslagen in een digitaal controleapparaat. Het type van een tachograafkaart moet evenals het type digitale controleapparaat zijn goedgekeurd volgens de eisen uit verordening (EG) nr. 1360/2002. Dit is een EG-goedkeuring. Deze eisen strekken tot een betrouwbaar en interoperabel gebruik tussen bestuurderskaarten en digitale tachografen in de verschillende lidstaten. De verschillende tachograafkaarten zijn nodig om de rij- en rusttijdengegevens van de digitale tachograaf te kunnen inlezen of registreren. De tachograaf registreert deze gegevens daarnaast echter ook zonder een ingebrachte bestuurderskaart. Indien de kaart als controlemiddel ontbreekt, kunnen de gegevens door de controleur in het apparaat worden gelezen. De bestuurder en de werkgever zijn verplicht de gegevens die in het apparaat zijn opgeslagen, uit te draaien ten behoeve van de handhaving en het voor dat doel bewaren van deze gegevens in het bedrijf. In het hieronder opgenomen **schema** over de levensloop van de tachograaf, valt deze verplichting onder «gebruik in de wagen».

Bestuurderskaart

De bestuurderskaart wordt uitgegeven per bestuurder van een vrachtwagen of bus en registreert de persoonlijke rij- en rusttijden, ongeacht het voertuig waarin is gereden. De bestuurder moet de kaart aan het begin van zijn werkzaamheden in het controleapparaat plaatsen en er uit halen als hij het voertuig achterlaat of aan het einde van de werktijd. De kaart

identificeert de bestuurder en registreert verschillende tijdgroepen, zoals rijtijd, beschikbaarheid en rusttijd. De tijdgroepen worden met uitzondering van de rijtijd door bediening van het apparaat aangeduid. De beveiliging en de herleidbaarheid tot de chauffeur van op de kaart geregistreerde rij- en rusttijden wordt gewaarborgd door een certificaat (beveiliging codes) en digitale handtekening (unieke code).

Bedrijfskaart

Met de bedrijfskaart kunnen de gegevens over de rij- en rusttijden aan het betreffende bedrijf worden toegewezen (gelocked). Dit betekent dat de gegevens van de bestuurder op de tachograaf alleen toegankelijk zijn voor het bedrijf waar hij in dienst is. De geregistreerde rij- en rusttijden kunnen vervolgens via de bedrijfskaart worden overgebracht naar een databestand of de administratie van het verantwoordelijke bedrijf.

Werkplaatskaart

De werkplaatskaart is een instrument voor (erkende) reparateurs en installateurs om een controleapparaat te ijken voordat het voor het eerst in gebruik genomen wordt, periodiek te onderzoeken en te testen. Met de kaart kunnen ook gegevens uit een kapot controleapparaat worden opgeslagen en worden doorgegeven aan de werkgever of eigenaar of houder van het voertuig. De werkplaatskaart is één jaar geldig en heeft als enige kaart een persoonlijke pincode van de gebruiker.

Controlekaart

De controlekaart is een hulpmiddel voor opsporingsambtenaren bij het toezicht op de naleving van de rij- en rusttijden in het wegvervoer. De kaart identificeert de opsporingsambtenaar en verschaft toegang tot het geheugen van het controleapparaat en de bestuurderskaart. Met de controlekaart kunnen vervolgens gegevens van één of meer bestuurders worden ingezien. Ook kunnen met de controlekaart gegevens uit het controleapparaat of van de bestuurderskaart worden ingezien en opgeslagen in het bestand van de toezichthouder voor verder gebruik in het kader van de handhaving.

Levensloop tachograafkaart

Omdat de bestuurderskaart in combinatie met de tachograaf bepalend is voor de registratie van rij- en rusttijden, gaat de invoering gepaard met eisen die de kwaliteit van de kaart, de uitgifte en het gebruik ervan moeten waarborgen. Het model van een bestuurderskaart moet worden goedgekeurd door een daartoe bevoegde instantie van een lidstaat. Na aanvraag door een bestuurder wordt de kaart aangemaakt (geproduceerd) en daarbij digitaal voorzien van de persoonlijke gegevenskenmerken van de bestuurder (personalisatie) met het oog op een betrouwbare en individualiseerbare registratie van de rij- en rusttijden. De verlening en het gebruik van de bestuurderskaart zijn handelingen waaraan rechtsgevolgen zijn gekoppeld. Het niet bij zich hebben of onjuist gebruiken van de kaart is namelijk een economisch delict en dientengevolge strafbaar. Het houden en gebruiken van de kaart is verplicht voor bestuurders in de zin van verordening (EEG) nr. 3820/85. De verlening van een bestuurderskaart is een beschikking in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Vervolgens wordt de digitale kaart met geheugen afgegeven. Hierbij gaat het om een feitelijke handeling. Aan de verlening, de afgifte en de intrekking van een werkplaatskaart zijn in vergelijking met de bestuurderskaart minder zware eisen gebonden.

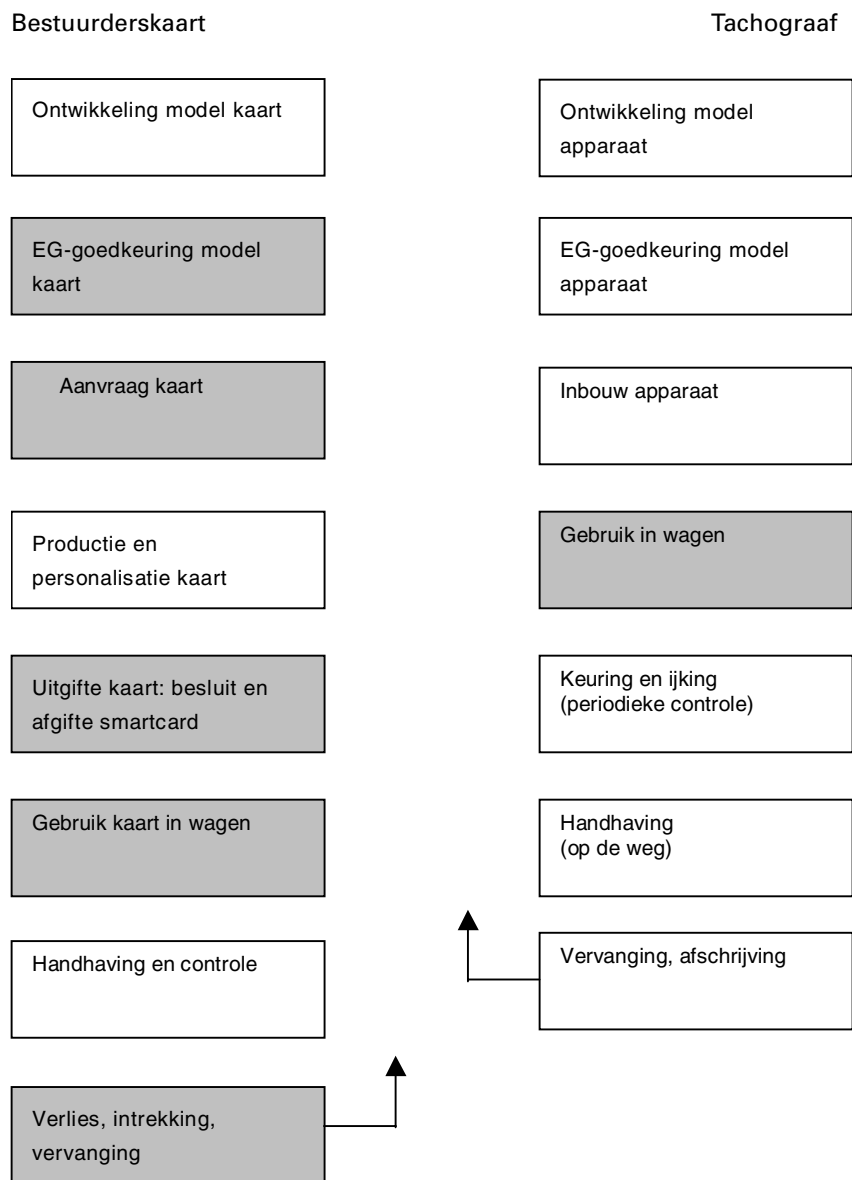
De gewijzigde verordening (EEG) nr. 3821/85 regelt niet expliciet de verlening en afgifte van de bedrijfskaart en controlekaart, hoewel dit wel uit bijlage 1B van de verordening voortvloeit. De fasen in de levensloop van

de digitale variant van het controleapparaat zijn niet anders dan die van het analoge apparaat.

Hieronder worden de functies van de tachograafkaarten belicht.

Hieronder volgt een schematisch overzicht van de levensloop van een bestuurderskaart en de digitale tachograaf

Schema: levensloop digitale registratiemiddelen



N.B: Voor de handelingen in de donker gearceerde blokken regelt het wetsvoorstel een nieuwe grondslag in de Arbeidstijdenwet. Dat geldt naar analogie voor de goedkeuring, aanvraag, verstrekking en gebruik van de bedrijfskaart, controlekaart en werkplaatskaart.

Registratie tachograafkaarten

De in Nederland en de overige lidstaten uitgegeven bestuurders- en

werkplaatskaarten moeten worden geregistreerd. De belangrijkste reden voor het bijhouden van de in omloop zijnde bestuurderskaarten, is het voorkomen dat aan een bestuurder meer dan één kaart wordt verstrekt. Het gebruik van meer dan één kaart maakt een goede controle op de feitelijke rij- en rusttijden nagenoeg onmogelijk. Niet alleen de uitgifte, maar ook het verlies, het verloop en de intrekking van een kaart worden derhalve in de registers bijgehouden. Een andere reden voor centrale registratie is dat de toezichthouders kaartgegevens van bestuurders in de lidstaten moeten kunnen opvragen ten behoeve van de handhaving van de voorschriften over een rechtmatig gebruik en bezit van bestuurderskaarten. Dit impliceert dat de politie en de toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en van de Arbeidsinspectie de gegevens kunnen opvragen van (buitenlandse) bestuurders die in Nederland rijden.

De verordening verplicht eveneens dat werkplaatskaarten worden geregistreerd om onrechtmatig of frauduleus gebruik van deze kaarten te voorkomen. De reparateurs en installateurs onderzoeken en controleren met behulp van de werkplaatskaart de juiste werking van controleapparaten. Een juiste werking van het apparaat is doorslaggevend voor een juiste registratie van de rij- en rusttijden in het wegvervoer.

§ 3. Handhaving: toezicht en controle

§ 3.1 Handhaving van de rij- en rusttijden

Toezichthouders en opsporingsambtenaren kunnen met behulp van de controlekaart en de controleapparatuur in één overzicht de rij- en rusttijden van een bestuurder op de bestuurderskaart over tenminste de laatste 28 dagen inzien. Op nagenoeg dezelfde wijze kunnen zij met de controlekaart de in het controleapparaat geregistreerde rij- en rusttijden van de laatste 365 dagen bekijken, dus ook van andere bestuurders die het voertuig in die periode hebben gebruikt. Het controleapparaat kan een hoeveelheid gegevens opslaan die overeenkomt met een jaar lang feitelijk gebruik van dat apparaat. De wegcontroles geven een directer en breder inzicht in de rij- en rusttijden van de bestuurders van een voertuig. De bestuurder van een vrachtwagen of bus met een analoog apparaat moet de bijbehorende registratiebladen van de laatste zeven dagen bewaren. De toegankelijkheid, de fraudebestendigheid en de overzichtelijkheid van de gegevens uit het digitale controleapparaat bieden bovendien als voordeel dat ook de bedrijfscontroles efficiënter kunnen worden uitgevoerd. Dat betekent dat deze bedrijfscontroles op grotere schaal kunnen worden uitgevoerd, omdat de gegevens inzichtelijk zijn en gemakkelijk kunnen worden verwerkt. Dit is met name van belang voor Nederland waar de rij- en rusttijden vooral worden gehandhaafd via deze bedrijfscontroles. Ook kunnen bedrijfscontroles in de toekomst op afstand worden uitgevoerd via de digitale verzending van gegevens.

Er zijn situaties waarbij de werktijd van een bestuurder eerder begint dan het voertuig met het digitale controleapparaat beschikbaar is. Een voorbeeld daarvan is het laden of lossen van een aanhanger zonder trekker. De werktijd kan niet direct worden geregistreerd, maar moet handmatig op de bestuurderskaart worden ingevoerd op het moment dat het voertuig dat door de bestuurder wordt gebruikt ter plaatse is. De handmatige invoer wordt in nadere regelgeving op grond van de Arbeidstijdenwet uitgewerkt. Zie ook paragraaf 4 (Overige wetgeving).

§ 3.2 Fraudebestendigheid

De digitale manier van registreren en opslaan van rij- en rusttijden is in vergelijking met het analoge systeem in grote mate eenduidig en onweer-

legbaar zodat een betere handhaving van de voorschriften mogelijk is. Het controleapparaat en de bestuurderskaart moeten aan het begin van de werktijd direct door de bestuurder worden gebruikt. Met de geregistreeerde gegevens kan niet worden gemanipuleerd. Het niet gebruiken, het beschadigen of het ongeldig bewerken van de bestuurderskaart is verboden. Onrechtmatig gebruik van de persoonlijke en beveiligde bestuurderskaart is goed te controleren. De kaart bevat de persoonlijke gegevens van een bestuurder en bovendien een digitale handtekening (unieke code) die is gecertificeerd (beveiligd). De fraudebestendigheid is ook gediend met een dubbele registratie; zowel het controleapparaat als de bestuurderskaart registreren de rij- en rusttijden. Daar de registratie van rij- en rusttijden op de bestuurderskaart en in het controleapparaat altijd is te herleiden tot één persoon, wordt frauderen nagenoeg onmogelijk. De kartonnen registratiebladen van de analoge tachograaf zijn daarentegen minder fraudebestendig vanwege het feit dat ze uitwisselbaar zijn en gemakkelijker te bewerken zijn. Naast fraudebestendigheid geeft de print uit het digitale controleapparaat een overzicht van de geregistreeerde rij- en rusttijden, dus een beter inzicht in de verschillende soorten gewerkte uren (tijdgroepen). De in het voertuig geregistreeerde gegevens bieden een goede koppelingsmogelijkheid met de gegevensbestanden of salarisadministratie van het bedrijf waarvan de bestuurder in dienst is. De bedrijfskaart identificeert (locking) het bedrijf zodat alleen de in het controleapparaat opgeslagen gegevens van de bij het bedrijf werkzame bestuurder naar het bedrijf worden overgebracht.

§ 4. Overige wetgeving

In het voorliggende wetsvoorstel zijn de grondslagen tot het stellen van nadere regels opgenomen die gelden voor verschillende personen of organen. Het gaat dan om de bestuurder, de werkgever, de controleur (toezichthouder), de werkplaatsen (installateurs en reparateurs van tachografen) en de Minister van Verkeer en Waterstaat. De laatste zorgt voor het verstrekken van de controle- en registratiemiddelen voor bestuurders, werkgevers, toezichthouders en werkplaatsen. Dat houdt in dat bij of krachtens het Arbeidstijdenbesluit vervoer een regeling wordt getroffen voor de goedkeuring, de verlening, de schorsing en de intrekking van tachograafkaarten. Voor de werknemers, werkplaatsen en controleurs voorziet het voorliggende wetsvoorstel in een grondslag voor de aanvraag en het gebruik van de aan hen te verstrekken tachograafkaarten. In artikel 4:3, tweede lid, Arbeidstijdenwet bestaat thans al een grondslag voor de aanvraag en het gebruik door de werkgever (waaronder de eigen rijder) van een bedrijfskaart. De voorschriften over de controlemiddelen in de sector wegvervoer zijn nader geregeld in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het ligt voor de hand deze nadere regels over de goedkeuring, de aanvraag, de weigering, de intrekking, de schorsing en het gebruik van de vier tachograafkaarten daarin te regelen. Gedacht kan worden aan de zogenoemde «handmatige invoer» van gegevens met betrekking tot de werktijd die begint voordat de vrachtwagen (met het controleapparaat) ter plaatse is, bijvoorbeeld het laden en lossen van de aanhanger. Het onderhavige voorstel tot aanpassing van de Arbeidstijdenwet zal ook leiden tot wijziging van de Regeling controleapparaat, een ministeriële regeling die uitvoering geeft aan het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In een of meer ministeriële regelingen worden naar verwachting de meer specifieke voorschriften over de afgifte en het gebruik van tachograafkaarten uitgewerkt.

§ 5. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

§ 5.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bedrijfseffecten en de administratieve lasten die de invoering van de digitale tachograaf voor de burger en het bedrijfsleven: bestuurders, vervoerders en werkplaatsen, met zich brengt. De cijfers zijn gebaseerd op het aantal ondernemingen en de (jaarlijks) te maken kosten voor aanschaf en vervanging van verplichte zaken en de kosten voor het voldoen aan nieuwe informatieverplichtingen. De cijfers gaan uit van een schatting van de toekomstige lasten. Van de in te voeren digitale registratiemiddelen bestaan alleen nog prototypes. Ook zijn de administratieve procedures voor het ter beschikking stellen van de nieuwe middelen nog niet volledig uitgewerkt. Dit wetsvoorstel geeft alleen delegatiebepalingen ter uitvoering van verordening (EEG) nr. 3821/85. Een meer nauwkeurige beoordeling van de administratieve lasten kan worden gegeven bij uitwerking van de wetsartikelen in nadere regelgeving. Ook een beoordeling van bedrijfseffecten is pas goed mogelijk in de fase dat de digitale apparatuur verder is (uit)ontwikkeld en in de praktijk kan worden getest. Een aantal hier gebruikte kengetallen zijn afkomstig uit het rapport van onderzoeksbureau Decisio BV, genaamd: Effecten van de digitale tachograaf, Businesscase, van 25 april 2003, opgesteld in opdracht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het uitgangspunt van dit onderzoek is vooral gericht op het duiden van de integrale effecten voor de bedrijfsvoering. Dit onderzoek verschilt op dat punt van de in deze paragraaf gemaakte berekening van de administratieve lasten die zullen ontstaan door nieuwe regelgeving.

Nederland telt ongeveer 930 ondernemingen in het besloten busvervoer en 72 000 ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer, waarvan 60 000 eigen rijders, die gebruik maken van wagens met tachografen. Zij exploiteren tezamen ongeveer 160 000 wagens. Er zijn bijna 162 000 bestuurders werkzaam in de sector. Het aantal werkplaatsen bedraagt ruim 3600; het aantal installateurs (tot installatie, reparatie en keuring bevoegde werknemers van de werkplaatsen) ligt iets hoger: 3925. De veranderingen onder de gewijzigde verordening (EEG) nr. 3821/85 voor ondernemers en bestuurders betreffen specifiek de aanschaf en het gebruik van digitale controleapparaten en tachograafkaarten. Drie van de vier tachograafkaarten zijn relevant in het kader van een berekening van de bedrijfslasten voor de sector: de bestuurderskaart, de bedrijfskaart en de werkplaatskaart. De geleidelijke invoering van de digitale tachograaf leidt tot vervanging van het reeds verplichte analoge model. De levensloop van het digitale controleapparaat vangt aan bij de productie van het apparaat op basis van een EG-goedkeuring van het type. In het proces van gebruik, onderhoud en reparatie wordt een controleapparaat op den duur door slijtage of defecten afgeschreven en uit roulatie gehaald. De levensloop van de tachograafkaarten begint bij de productie van een kaart, eveneens na EG-goedkeuring van het model. De bestuurder, de vervoerder en de erkende tachograafinstallateur vragen een kaart aan voor gebruik in de wagen, het bedrijf respectievelijk de werkplaats of garage. Na verloop, verlies of intrekking van de kaart moet een kaart opnieuw worden aangevraagd. De EG-goedkeuring van tachografen is niet meegenomen in de berekening van de administratieve lasten, omdat deze norm is gericht tot de overheid en als verplichting nu al bestaat voor de analoge apparaten. Ook is deze overheidstaak niet meer dan een flankerende maatregel ten opzichte van de verplichte (digitale) registratie van rij- en rusttijden door de vervoersector.

Bij de beoordeling van de administratieve lasten wordt in paragrafen 5.3 tot en met 5.5 onderscheid gemaakt tussen de voornoemde doelgroepen. Paragraaf 5.6 besluit met conclusies over de totale bedrijfseffecten (nalevingskosten) en de administratieve lasten. Hieronder wordt eerst ingegaan op de mogelijke alternatieven bij invoering van het digitale controlesysteem voor rij- en rusttijden in het wegvervoer (paragraaf 5.2).

§ 5.2 Alternatieven

Op het niveau van vervanging van het analoge controlesysteem voor rijen rusttijden in het wegvervoer door een digitaal controlesysteem (digitaal registrerend apparaat en tachograafkaarten), is geen alternatief mogelijk. De verplichting tot gebruik van het systeem alsmede de technische uitrusting van controleapparaat en kaarten zijn voorgeschreven in de gewijzigde verordening (EEG) nr. 3821/85. Voorts ligt ook de EG-goedkeuring van het type apparaat en het model tachograafkaarten door lidstaten vast in Europese regelgeving. Ook de aanvraag door de sector van die kaarten leent zich niet voor alternatieven. De verstrekking van een tachograafkaart is een beschikking in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. De kaart wordt in overeenstemming met de daarvoor geldende publiekrechtelijke procedures verleend en – eventueel – ingetrokken en geschorst. De wijze van aanvraag en verkrijgen van tachograafkaarten is zoveel mogelijk gericht op het gemak van bestuurder en bedrijf. Tachograafkaarten kunnen grotendeels telefonisch (callcenter) en via internet worden aangevraagd. Bestuurderskaarten en werkplaatskaarten (voor de installateurs) moeten vanwege de plicht van een persoonlijke verificatie door de bestuurder of installateur wel in persoon worden opgehaald bij een afhaalpunt. De afhaalpunten zullen via een fijnmazig netwerk over Nederland worden verspreid (via postkantoren of gemeenten), zodat de ophaaltijd van de bestuurders beperkt blijft. De verleende bedrijfskaarten worden aan de vervoerders toegezonden. De wijze van aanvraag van de tachograafkaarten zal bij nadere regelgeving, waaronder het Arbeids-tijdenbesluit vervoer, op grond van dit voorliggende wetsvoorstel worden uitgewerkt. De wijze van verspreiden en het ter hand stellen van de tachograafkaarten wordt na een openbare aanbestedingsprocedure contractueel geregeld met de afhaalpunten.

§ 5.3 Bestuurders

Zoals hiervoor al is aangegeven zijn er ongeveer 162 000 bestuurders van vrachtwagens en bussen in Nederland die de komende jaren een bestuurderskaart zullen aanvragen. Het is niet waarschijnlijk dat alle bestuurders direct in 2004 een kaart aanvragen, omdat veel wagens, die tot augustus 2004 in gebruik worden genomen, gebruik (kunnen) blijven maken van analoge apparatuur. Bij de toename van lasten kan onderscheid worden gemaakt naar aanvraag (ter beschikking krijgen) en aanschaf (voorwerp) van de kaart. De extra verplichtingen die het nieuwe systeem meebrengt voor de (individuele) chauffeur zijn vooral gelegen in de aanvraag van een kaart. Het gebruik en de controle van de kaart genereren bepaalde verplichtingen in de uitoefening van het bedrijf of beroep en worden derhalve onder de doelgroep «Ondernemers» (paragraaf 5.4) behandeld. Een kaart heeft een geldigheid van vijf jaar. Beschadiging, intrekking, verlies of diefstal kan leiden tot een kortere omlooptermijn. De handelingen die een bestuurder verricht bij aanvraag bestaan uit het telefonisch of via internet opvragen en vervolgens invullen van een aanvraagformulier. Na toekenning van het recht op een kaart (de verlening), krijgt de bestuurder een bericht om zijn kaart met geheugen af te halen op een afhaalpunt in zijn woonplaats of de directe omgeving. Het tijdsbeslag van het «papierarme» aanvraagproces wordt geschat op niet meer dan 10 minuten. Het administratieve tijdsbeslag van het afhalen van

de kaart is afhankelijk van de afstand en wachttijden. Naar verwachting worden veel kaarten in de vrije tijd of niet productieve tijd opgehaald. De visuele controle en administratieve afhandeling in verband met afgifte aan de juiste persoon nemen ter plaatse ongeveer 5 minuten in beslag. De kosten van een kaart liggen waarschijnlijk op een bedrag tussen de € 50 en € 100,- per vijf jaar. Als rekenvoorbeeld wordt een aanschafprijs (leges) van € 75,- per vijf jaar als uitgangspunt genomen. De inspanningen voor aanvraag en de kosten van de bestuurderskaart zullen in de meeste gevallen voor rekening van de werkgever komen. Onderstaande kosten zijn derhalve in paragraaf 5.4 herhaald, maar worden éénmalig in de eindberekening verdisconteerd als kosten voor de ondernemer.

Kosten per jaar (indien kaart in tijd van bestuurder wordt aangevraagd/opgehaald):

Aanvragen bestuurderskaart: 162 000 bestuurders x 2 minuut (10 minuten: 5 jaar) = 324 000 minuten = 5400 uur x € 18,56,- (uurloon chauffeur) = **€ 100 240,-**.

Ophalen bestuurderskaart: 162 000 bestuurders x 24 minuten (120 minuten: 5 jaar) = 3 880 000 minuten = 64 800 uur x € 18,56, (uurloon chauffeur) = € 1 193 000,-. Naar verwachting zal de helft de kaart in eigen tijd ophalen, = **€ 596 500,-**.

Kosten bestuurderskaart: 162 000 x € 15 (€ 75,- : 5 jaar, geldigheidstermijn kaart) = **€ 2 430 000,-**.

§ 5.4 Ondernemers

Met betrekking tot de lasten van vervoerondernemers kan onderscheid worden gemaakt tussen lasten bij aanschaf, aanvraag, gebruik en controles van de tachograaf, de bedrijfskaart en de bestuurderskaart.

Aanschaf

Bij aanschaf gaat het om de kosten voor het apparaat en voor de twee kaartsoorten. De ondernemers dienen voor het bedrijf een bedrijfskaart aan te schaffen. In de meeste gevallen zullen zij ook de kosten van de bestuurderskaarten voor hun werknemers dragen. De wagens, die na 1996 zijn geregistreerd, moeten alleen bij vervanging van de analoge unit met een digitale tachograaf worden uitgerust.

De kosten van een eenvoudig model van de digitale tachograaf komen overeen met die van een huidig, geavanceerd analog model: een bedrag tussen de € 500,- en € 750,-. Een eventuele verhoging van de kosten van een apparaat moet worden gezien tegen de achtergrond van de kostprijs van een nieuwe vrachtwagen of bus waarin het apparaat wordt geïntegreerd; in dat opzicht is de kostenverhoging er niet of is deze slechts marginaal. De inbouwkosten van een digitaal apparaat in een reeds tot het wagenpark behorende wagen, liggen waarschijnlijk niet veel hoger dan de inbouwkosten voor een analog model. Een duiding van de meerkosten is niet goed mogelijk omdat thans slechts een prototype van het apparaat voorhanden is.

Om de bestuurderskaarten te kunnen lezen moeten bedrijven over een «kaartlezer» beschikken. De benodigde kaartlezer leidt tot een nominale kostenverhoging bij aanschaf van het digitale systeem; de prijs wordt op ongeveer € 40,- geschat.

De bedrijfskaart, bedoeld voor markering van de rij- en rusttijdenregistratie van chauffeurs binnen één bedrijf, heeft een geldigheidsduur voor onbepaalde tijd en een voorlopige richtprijs van ongeveer € 50,- per stuk. De bedrijfskaart is een technologisch eenvoudigere en minder kostbare kaart dan de gepersonaliseerde en individueel verstrekte bestuurderskaart. De (technische) afschrijvingsduur wordt op zes jaar gesteld. Indien een bedrijf meerdere bedrijfskaarten wenst, kunnen duplicaten worden aangevraagd. De kosten voor aanschaf van bestuurderskaarten voor de

eigen werknemers kunnen worden afgezet tegen de aanschafkosten voor de huidige registratiebladen. De kosten voor de aanschaf van kartonnen registratiebladen bedragen tussen de € 50,- tot €100,- per vijf jaar per chauffeur; voor de bestuurderskaart wordt een tarief van € 75,- als rekenvoorbeeld gehanteerd. Indien de bestuurderskaart niet tussentijds binnen de geldigheidstermijn van vijf jaar wordt vervangen, leidt dit niet tot een (betekenende) stijging van de kosten. Voor de kosten van de bestuurderskaart wordt een vervangingsopslag van 10% van 162 000 (bestuurders) gehanteerd: 178 200. De vervangingsopslag heeft betrekking op de extra aanschaf van kaarten in verband met onder meer verlies en personeelswisselingen.

Een nominale kostenstijging is wel te verwachten met de aanschaf van een extra computer of laptop om de gegevens uit de tachograaf te downloaden naar de (geautomatiseerde) bedrijfsadministratie. Dit scenario geldt indien in de nadere regelgeving een downloadverplichting wordt opgenomen. Dit is afhankelijk van Europese instemming met een downloadplicht vóór de inwerkingtreding van de verordening. Er zijn geen beduidende meerkosten indien alleen de geprinte gegevens op papier (ruwe data) worden gebruikt voor de bedrijfsadministratie.

Tenslotte liggen de kosten van vervanging door een digitaal controleapparaat in een bestaande wagen na afschrijving van de analoge unit hoger dan de kosten van vervanging door eenzelfde soort apparaat. Dit geldt echter voor een zeer beperkt aantal wagens, omdat de levensduur van (analoge) tachografen overeenkomt met die van het vervoermiddel en vervanging alleen verplicht is in geval van een defect én afgekeurd analoog apparaat.

Eigen rijders

Wat betreft de kosten van aanschaf van nieuwe registratiemiddelen, is een stijging vooral te verwachten voor eigen rijders die zowel een bedrijfskaart en een bestuurderskaart moeten aanschaffen. Deze combinatie betekent een extra investering van ongeveer € 50,- per «eigen rijder».

Kosten per jaar:

Kosten bedrijfskaart: 200 000 (bedrijven plus duplicaten) x € 8,35 (€ 50 : 6 jaar levensduur gemiddeld) = **€ 1 670 000,-**.

Kosten kaartlezer: 200 000 (bedrijven plus duplicaten) x € 6,90 (€ 40 : 6 jaar levensduur) = **€ 1 380 000,-**.

Kosten bestuurderskaart: 178 200 (162 000 + 10%) x € 15 (€ 75,- : 5 jaar, geldigheidstermijn kaart) = **€ 2 673 000,-** (ongeveer gelijk aan aanschafkosten registratiebladen).

Meerkosten vervanging/inbouw digitaal apparaat, marginaal: nog onbekend.

Kosten aanschaf computer voor gegevensverwerking, facultatief: nog onbekend.

Aanvraag

De handelingen die een ondernemer verricht bij het aanvragen van een bedrijfskaart en bestuurderskaarten zijn het via internet of telefoon opvragen en vervolgens (laten) invullen van een aanvraagformulier. Na toekenning van het recht op een kaart (de verlening), krijgt de ondernemer de bedrijfskaart met geheugen thuisgestuurd. Het tijdsbeslag van de aanvraagprocedure wordt geschat op niet meer dan 5 minuten. Aangenomen wordt dat een administrateur van een bedrijf bij een gezamenlijke aanvraag van kaarten per kaart minder tijd kwijt is dan een door de bestuurder persoonlijk aangevraagde kaart (5 om 10 minuten, zie paragraaf 5.3). De bestuurderskaart kan alleen door de chauffeur persoonlijk worden opgehaald; deze verplichting verandert niet. Navolgende kosten gaan uit van het aanvragen en ophalen van de bestuurderskaart onder werktijd, dus voor kosten van de werkgever. In die situatie vervallen de

kosten voor de bestuurderskaart onder paragraaf 5.3 (Bestuurders). Het uurloon is na interviews met de branche vastgesteld op gemiddeld € 18,56,- per uur voor 2003.

Kosten per jaar:

Aanvragen bedrijfskaart: 72 000 bedrijven x 2,5 minuut (15 minuten : 6 jaar levensduur gemiddeld) = 180 000 minuten = 3000 uur x € 25 (uurloon administrateur) = **€ 75 000,-**.

Aanvragen bestuurderskaart: 178 200 (162 000 + 10%) bestuurders x 1 minuut (5 minuten : 5 jaar geldigheid) = 178 200 minuten = 2970 uur x € 25,- (uurloon administrateur) = **€ 74 250,-**.

Ophalen bestuurderskaart: 178 200 (162 000 + 10%) bestuurders x 24 minuten (120 minuten : 5 jaar) = 4 276 000 minuten = 71 300 uur x € 18,56,- (uurloon chauffeur) = € 1 323 000,- : 2 (naar verwachting zal de helft de kaart in werkgeverstijd ophalen) = **€ 661 500,-**.

Gebruik

Het bedrijfsmatige gebruik van een digitaal controleapparaat leidt niet tot meer tijdlasten dan het gebruik van een analoge variant. Het onderhoud van digitale apparaten zal niet meer tijd vergen dan onderhoud van analoge systemen. Dat geldt waarschijnlijk ook voor de keuring van het digitale apparaat; de keuringsfrequentie is wettelijk geregeld en wijzigt niet. Het gebruik van de bestuurderskaart en bedrijfskaart als registratiemiddel voor rijtijdsgegevens kan tijd besparen, omdat het tijdrovende handmatig bijhouden en invoeren en administreren van de gegevens niet meer nodig is. Deze besparing van tijd in de opslag en archivering van rij- en rusttijdsgegevens is niet noemenswaardig; de printouts van de computer of tachograaf vervangen de kartonnen registratiebladen. De digitale methode van registreren noopt tot een instructie van gebruikers en gaat gepaard met kosten voor de sector. Aangenomen wordt dat ongeveer een vijfde van het bestaande bestand aan de bestuurders (dus zonder vervangingsopslag van 10%) een cursus volgt en de kennis overdraagt aan de rest van de collega's. Daarbij wordt er van uit gegaan dat vanaf 2005 in dienst getreden chauffeurs het onderricht in het gebruik van de digitale tachograaf grotendeels van collega's of in de chauffeursopleiding zullen ontvangen. In de nieuwe situatie is het niet meer mogelijk dat grote ondernemingen hun eigen wagens met controleapparaten mogen kalibreren. Het kalibreren van een digitale tachograaf moet worden uitbesteed aan erkende bedrijven om ondeugdelijk gebruik zoveel mogelijk te voorkomen. Omdat niet bekend is of het uitbesteden van deze dienst een prijsopdrijvend effect heeft, is nog geen raming van de kosten gemaakt.

Kosten per jaar:

Cursuskosten: 35 000 bestuurders (20% van 162 000 personen) x 8 uur cursus = 280 000 uur : 8 (8 personen per cursus) = 35 000 uur x € 45 (uurloon branche-trainer) = € 1 575 000,-. Per jaar (bedrag gedeeld door cursus cyclus vijf jaar) = **€ 315 000,-**.

Gederfde werktijd: 35 000 bestuurders (20% van 162 000 personen) x 8 uur cursus = 280 000 x € 18,56 = € 5 196 000,-. Per jaar (bedrag gedeeld door cursus cyclus vijf jaar) = **€ 1 039 360,-**.

Meerkosten uitbesteding inbouw tachografen: nog onbekend.

Controles

Een visuele controle op de weg van enkele kartonnen registratiebladen (schijven) kost een ervaren inspecteur ongeveer drie minuten. Dit is tevens wachttijd voor de bestuurder. De controle van de bestuurderskaart kost iets meer tijd. Indien een groter aantal schijven moet worden gecontroleerd, bijvoorbeeld van twee bestuurders in een wagen, levert een digitale controle tijdwinst op. De tijdlasten die zijn gemoeid met controles

op het bedrijf zelf zullen naar verwachting sterk dalen bij een digitaal systeem. Een overzichtelijke registratie van opgeslagen en geïntegreerde gegevens neemt minder tijd in beslag dan controle van meerdere registratiebladen. Cijfers kunnen pas bekend worden vanaf het moment dat nieuwe programma's voor handhaving in het digitale tijdperk zijn vastgesteld.

De ijking en keuring van de apparaten wordt uitgevoerd met een digitale controlekaart van de werkplaatsen. De verwachting is dat een digitale ijking evenveel tijd kost als een analoge ijking en dat weinig of geen tijd wordt bespaard. Omdat werkplaatsen extra investeringen doen in werkplaatskaarten en mogelijk in extra meetinstrumenten, zal dat onderdeel een kostprijsverhoging in de hand kunnen werken (zie paragraaf 5.5).

Kosten per jaar: positief, maar nog onbekend.

§ 5.5 Werkplaatsen

Werkplaatsen dragen zorg voor de installatie, reparatie en keuring (ijking) van de controleapparaten. Het onderhoud in brede zin wordt uitgevoerd door gespecialiseerde, erkende reparateurs en installateurs. De werkplaatsen moeten per reparateur of installateur een werkplaatskaart aanvragen. De kaart is persoonlijk en 1 jaar geldig. De verwachting is dat in tien jaar 34 680 kaarten worden aangevraagd voor 3925 installateurs. Installateurs en reparateurs maken ook kosten voor aanvullende opleidingen. Het gebruik van de werkplaatskaart bij het onderzoeken en repareren van (defecte) digitale controleapparaten vergt immers een andersoortige vaardigheid en kennis voor deze beroepsgroep. Gederfde werktijd wordt daarbij inbegrepen als kosten voor de werkgever van de werkplaats. De werkplaatsen zijn verplicht een registratie van gekeurde digitale apparaten bij te houden; dit geldt nu ook voor de analoge apparaten en leidt niet tot meer of andersoortige lasten.

Kosten per jaar:

Kosten werkplaatskaart: 34 680 (totale verwachte uitgifte) x € 75,- : 10 (in periode van 10 jaar) = **€ 260 100,-**. Aanvraag werkplaatskaart in 10 jaar: 34 680 x 5 minuut = 2890 uur x € 25 (uurloon administrateur) = € 72 250,- : 10 (jaar) = **€ 7 225,-**.

Cursuskosten installateurs: 3925 personen x 16 uur cursus = 62 800 uur : 8 (8 personen per cursus) = 7850 uur x € 45,- (uurloon branche-trainer) = € 353 250,-. Per jaar (gedeeld door vijf jaar, bijscholingcyclus) = **€ 70 650,-**.

Gederfde werktijd: 3925 personen x 16 uur = 62 800 uur x € 30,(uurloon) = € 1 884 000,-. Per jaar (gedeeld door vijf jaar cyclus) = **€ 376 800,-**.

§ 5.6 Baten

De invoering van de digitale tachograaf zal een aantal positieve effecten teweeg brengen in het bedrijf, de vervoersector en de samenleving. Deze effecten zijn hier onderscheiden naar bedrijfseconomische, macro-economische en maatschappelijke baten.

Bedrijfseconomisch

Tegenover de kosten voor de vervoersector staan de baten voor de doelgroepen van het digitale controleapparaat en de verschillende smartcards. Een ondernemer hoeft geen registratiebladen meer aan te schaffen en te bewaren. Dat levert kostenbesparing voor het bedrijfsleven op van € 50,- tot €100,- per vijf jaar per chauffeur. De digitale kaart levert meer gebruiksgemak op voor administrateurs, bestuurders, rijders en toezichthouders. Er is tijdsbesparing bij grote controles op de weg, maar vooral bij controle in het bedrijf. De besparing is des te groter omdat de

Nederlandse inspecteurs vooral bedrijfscontroles uitvoeren. Daarnaast maakt de digitale wijze van registreren een integratie mogelijk met andere systemen van bedrijfsvoering, zoals kwaliteitssystemen (ISO), logistiek (fleetmanagement) of koppeling aan de salarisadministratie. Het hiervoor genoemde rapport van Decisio raamt de baten van administratieve automatisering op maximaal € 45 000 000,- op langere termijn. Ook geeft het digitale systeembeheer chauffeurs een beter inzicht in de dagelijkse rij- en rusttijden; er wordt namelijk een print gemaakt van de dagelijks geregistreerde gegevens. De huidige registratiebladen moeten eerst bij elkaar gelegd en ingelezen worden.

Macro-economisch

De grootste economische voordelen leveren de invoering van het digitale controleapparaat en de vier kaartsoorten op voor de producenten, verkopers, installateurs en herstelbedrijven van deze producten. Daarbij gaat het om de producenten van smartcards, de ontwikkelaars van software, adviesbureaus ICT, de importeurs, exporteurs en verkopers van de controleapparaten en softwaresystemen. De ontwikkeling van deze apparaten en de smartcards kan leiden tot innovatieve toepassingen of ontwikkelingen op andere terreinen. De installatie- en herstelbedrijven die zich specialiseren in het keuren, inbouwen, onderzoeken en herstellen van digitale apparaten kunnen een nieuwe markt aanboren. Het invoeren van nieuwe technologie kan voor traditioneel werkende installatiebedrijven een bedreiging zijn. Het aanbod van te keuren of herstellen analoge controleapparaten zal op den duur verminderen en verdwijnen. Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat het aanpassen van het herstelbedrijf aan de behandeling van een digitaal controleapparaat investeringen vergt in nieuwe apparatuur en de opleiding van medewerkers.

Maatschappelijke baten

Het digitale systeem leidt ook tot maatschappelijke winst. De fraudebestendige, digitale registratie van rij- en rusttijden zal algemeen leiden tot meer veiligheid op de weg en verbeterde werkomstandigheden voor chauffeurs. Het digitale controleapparaat heeft bijvoorbeeld bepaalde veiligheidskenmerken, zoals een waarschuwingssignaal bij te lang rijden. Een verbeterde registratie en strengere naleving betekenen ook een incentive voor het streven naar gezondere werkomstandigheden. Een minder fraudegevoelige registratie zal daarnaast meer eerlijke concurrentie tussen Europese vervoerders op de weg in de hand werken. De ontwikkeling en het onderhoud van digitale systemen betekenen een stimulans voor hoogwaardige werkgelegenheid.

Van deze totale baten is nog geen berekening gereed.

§ 5.7 Conclusies

De totale meerkosten van invoering van het digitale registratiesysteem voor de vervoersector en de werkplaatsen bedragen, voor zover berekend, naar schatting € 8 500 000,- per jaar. De sector vervoer neemt hiervan ongeveer € 7 800 000,- en de werkplaatsen ongeveer € 665 000,- voor hun rekening. Indien de aanschafkosten van bestuurderskaarten (€ 2 673 000) neutraal worden verondersteld, in verband met afschaffing van de registratiebladen, resteert een bedrag van € 5 600 000,-. De kosten van het aanvragen en ophalen van de bestuurderskaarten zijn aangemerkt als kosten voor de ondernemer. De kosten zijn niet gekoppeld aan wetsartikelen omdat dit wetsvoorstel alleen de algemene grondslagen noemt voor bij nadere regelgeving uit te werken verplichtingen.

De baten, met uitzondering van de besparing aan aanschaf registratiebladen, en besparingen aan tijd onder het digitale registratiesysteem zijn niet berekend.

De bedragen zijn hieronder onderverdeeld in bedrijfseffecten (nalevingskosten) en administratieve lasten op jaarbasis in euro's:

Bedrijfseffecten:		Administratieve lasten:	
Kosten bedrijfskaart:	1 670 000,-	Aanvraag bedrijfskaart:	75 000,-
Kosten kaartlezer:	1 380 000,-	Aanvraag best. kaart:	74 250,-
Kosten best. kaart:	2 673 000,-	Ophalen best. kaart:	661 500,-
Cursuskosten verv:	315 000,-	Gederfde werktijd verv:	1 039 360,-
Kosten wkp kaart:	210 100,-	Gederfde werktijd wkp:	376 800,-
Cursuskosten wkp:	70 650,-	Aanvraag wkp kaart:	7 225,-
Totaal:	6 318 750,-		2 234 135,-

Genoemde lasten en effecten worden verwacht in verband met de digitale registratieverplichtingen van rij- en rusttijden op grond van voorgestelde wijziging van de Arbeidstijdenwet, een toekomstige wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Regeling Controleapparaten en totstandkoming van een regeling afgifte en gebruik van tachograafkaarten.

Het totaalbedrag aan administratieve lasten (dus zonder bedrijfseffecten), minus lasten in het kader van het dienstrooster, voor het goederenvervoer, busvervoer en de werkplaatsen bedraagt in de nulmeting uit 2001 (van bureau Cap Gemini Ernst & Young) omgerekend: € 140 000 000,- (f 305 000 000,-).

Overleg en communicatie

In het kader van invoering van het digitale registratie- en controlesysteem voert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat regelmatig overleg met de vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties in de vervoersector. Hierbij zijn betrokken Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de Vereniging Eigen Rijders Nederland (VERN). Incidenteel overleg is er ook met de organisaties van reparateurs en installateurs (BOVAG en FOCWA) en met de Dienst Wegverkeer (RDW), het Nederlands Meetinstituut (NMI Certin B.V.) en de Stichting Overlegorganen APK.

De communicatie met de organisaties en vertegenwoordigers van belanghebbenden wordt geïnitieerd en begeleid door een aparte projectgroep. Een deel richt zich op voorlichting aan bedrijven en chauffeurs (gebruikers), een andere deel richt zich op werkplaatsen, importeurs van systemen, fabrikanten en carrosseriebouwers (flankerende sectoren). De communicatie bevat meerdere activiteiten, waaronder het verspreiden van folders met informatie over de invoering van het digitale stelsel, het bemensen van stands op beurzen (RAI), het houden van lezingen en periodiek overleg met vertegenwoordigende organisaties. De contacten met koepelorganisaties zijn mede gericht op het zelfstandig doorgeven van informatie aan de leden van deze organisaties. Tenslotte is een inter-netsite in ontwikkeling die actuele informatie zal geven over de invoering van het digitale registratiesysteem en de bedrijven en chauffeurs behulpzaam zal zijn bij de aanvraag van tachograafkaarten.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Het huidige derde lid van artikel 4:3 Arbeidstijdenwet geeft aan dat bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld over de wijze waarop de werknemer de hem terzake van een deugdelijke registratie beschikbaar gestelde middelen gebruikt. In de voorgestelde wijziging van artikel 4:3, derde lid, Arbeidstijdenwet blijft deze delegatiemogelijkheid in tact, maar wordt een nieuw element toegevoegd dat gerelateerd is aan de digitale tachograaf. Het voorgestelde artikel maakt het mogelijk dat nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de aanvraag en het gebruik van een bestuurderskaart door de bestuurder van een zware vrachtauto of bus. De bestuurder is niet alleen de werknemer, maar ook de persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, Arbeidstijdenwet, waarmee de eigen rijder wordt bedoeld. Op grond van het huidige tweede lid van artikel 4:3 Arbeidstijdenwet kunnen nadere regels worden uitgevaardigd voor de bedrijfskaart.

Artikel I, onderdeel B, artikel 7:6

Het voorgestelde artikel 7:6 Arbeidstijdenwet biedt de grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen die betrekking hebben op het goedkeuren, afgeven, verlenen, weigeren, schorsen, intrekken of innemen van bepaalde controle- of registratiemiddelen. Dit voorgestelde artikel 7:6 Arbeidstijdenwet heeft betrekking op de bestuursrechtelijke aspecten die samenhangen met de verschillende controle- of registratiemiddelen. Het gaat om dan om alle vier de soorten digitale tachograafkaarten, dus de bestuurderskaart, de bedrijfskaart, de controlekaart en de werkplaatskaart. De besluiten waarvan in het voorgestelde artikel 7:6 Arbeidstijdenwet sprake is, worden genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het voorgestelde artikel 7:6 Arbeidstijdenwet zal worden uitgewerkt in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In dat besluit zullen regels worden opgenomen over het model – via de goedkeuringsmogelijkheid –, de technische eisen van de verschillende kaarten en de gronden van weigering, schorsing, intrekking en inname van een kaart. Schorsing kan worden beschouwd als een tijdelijke intrekking of ontzegging van de geldigheid van een kaart. Bij verlening van een kaart gaat het om toekenning van een recht op een aangevraagde kaart. Verlening gaat vooraf aan afgifte. Bij afgifte van een kaart staat het verstrekken van een digitale kaart centraal, dus de wijze waarop de aanvrager de kaart ter beschikking kan worden gesteld. In artikel 14, vierde lid, onderdeel c, verordening (EEG) nr. 3821/85 zijn de gronden voor intrekking of schorsing van de bestuurderskaart aangegeven. Deze kaarten kunnen worden ingetrokken of geschorst wanneer is vastgesteld dat de kaart is vervalst, de bestuurder geen (rechtmatig) houder is van de kaart of de kaart is verkregen op basis van valse verklaringen of documenten. Indien een bestuurderskaart van een buitenlandse bestuurder door een lidstaat is ingetrokken of geschorst, moet de kaart worden teruggestuurd naar de lidstaat van de bestuurder waar de kaart is afgegeven. In het Arbeidstijdenbesluit vervoer zullen om die reden ook voorschriften worden opgenomen over de inname van de bestuurderskaart bij (voorgenomen) intrekking of schorsing. Dit is geregeld in het voorgestelde onderdeel a van het eerste lid van artikel 7:6 Arbeidstijdenwet. Dat geldt overigens ook voor de bedrijfskaart. Het voorgestelde artikel 7:6 Arbeidstijdenwet geeft in het eerste lid, onderdeel b, de mogelijkheid nadere regels te stellen over een controlekaart. Hierbij kan worden gedacht aan nadere voorschriften over een gevolgde opleiding of het hebben van een accreditatie als grond voor toekenning

van de kaart aan toezichthouders en opsporingsambtenaren. Over de aanvraag en het gebruik van de controlekaart is het mogelijk op grond van het voorgestelde artikel 8:5 Arbeidstijdenwet nadere regels te stellen (zie artikel I, onderdeel C).

Voor de werkplaatskaart blijkt uit artikel 12, eerste lid, verordening (EEG) nr. 3821/85 dat een dergelijke kaart uitsluitend kan worden verleend aan erkende installateurs en reparateurs. Ook bestaat de mogelijkheid om intrekking van de werkplaatskaart te regelen op grond van vervalsing van de kaart. Een en ander heeft zijn weerslag gevonden in onderdeel c van artikel 7:6, eerste lid, Arbeidstijdenwet. Over de aanvraag en het gebruik van de werkplaatskaart is het mogelijk op grond van het voorgestelde artikel 9:2 Arbeidstijdenwet nadere regels te stellen (zie artikel I, onderdeel D).

Artikel I, onderdeel B, artikel 7:7

In het voorgestelde artikel 7:7, eerste lid, Arbeidstijdenwet is geregeld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een register houdt van digitale tachograafkaarten en de gegevens van de houders van deze kaarten. Afhankelijk van het soort kaart kunnen de houders zijn: de bestuurders, bedrijven, werkplaatsen en controleurs. De kaarten staan met uitzondering van de meeste bedrijfskaarten op naam van de houder. Uit de artikelen 12, eerste lid, en 14, vierde lid, onderdeel a, verordening (EEG) nr. 3821/85 vloeit voort dat bevoegde autoriteiten van de lidstaten een register bijhouden van afgegeven, geschorste, ingetrokken, defecte, verloren of gestolen bestuurderskaarten en werkplaatskaarten. Deze kaarten vermelden beschermde persoonsgegevens, waaronder de naam, de woonplaats en een op de kaart aangebracht foto van betrokkene. Daarnaast noopt artikel 14, derde lid, onderdeel d, verordening (EEG) nr. 3821/85 lidstaten er op toe te zien dat een bestuurder die een kaart aanvraagt niet reeds houder is van een eigen kaart. Op grond van artikel 14, derde lid, onderdeel a, verordening (EEG) nr. 3821/85 mag een bestuurder slechts houder zijn van één kaart. Een nauwkeurig bijgehouden register is hiervoor onontbeerlijk. Hoewel de verordening geen registratie voorschrijft ten aanzien van controlekaarten en bedrijfskaarten, is registratie noodzakelijk voor controle op het afgeven en uit de omloop halen van deze kaarten.

Het tweede lid van het voorgestelde 7:7 Arbeidstijdenwet is noodzakelijk in verband met richtlijn nr. 95/46/EG betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 november 1995 (PbEG L 281) en de invoering van de Wet bescherming persoonsgegevens. Genoemde richtlijn schrijft voor dat persoonsgegevens alleen voor bepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden mogen worden verkregen en gebruikt. Verder mag alleen bij wet worden afgeweken van het verbod (gevoelige) persoonsgegevens te verwerken. Het voorgestelde artikel 7:7, tweede lid, Arbeidstijdenwet voorziet in een wettelijke voorziening om persoonsgegevens van betrokkenen te mogen gebruiken ten behoeve van afgifte van digitale tachograafkaarten aan de juiste persoon, maar ook om een goed toezicht op de naleving van een rechtmatig gebruik en bezit van deze kaarten mogelijk te maken. De bestuurderskaart bevat de meest gevoelige persoonsgegevens, waaronder naam, huisadres, rijbewijsnummer en pasfoto van de bestuurder. De werkplaatskaarten en controlekaarten bevatten ook gevoelige gegevens, waaronder naam, zakelijk adres en pasfoto van de houder. Van bedrijfskaarten wordt weliswaar een register bijgehouden, maar de daarin opgenomen gegevens vallen meestal buiten de categorie persoons-

gegevens. Ze zijn met uitzondering van eenmanszaken (eigen rijders) niet te herleiden tot een bepaalde persoon, maar staan op naam van het bedrijf.

Het derde lid van het voorgestelde artikel 7:7 Arbeidstijdenwet bepaalt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere regels kan stellen met betrekking tot het verstrekken van aan de digitale tachograafkaarten verbonden (persoons)gegevens aan derden en de wijze waarop de gegevens kunnen worden verwerkt. Hierbij kan worden gedacht aan het verstrekken van gegevens aan bepaalde instanties die binnen de Europese Unie zijn belast met de uitvoering of handhaving van regels inzake rij- en rusttijden. Ook is het denkbaar dat, gezien de uiteenlopende aard van de gegevens en de verschillende categorieën kaarthouders, nadere regels worden gesteld over de wijze waarop de Minister van Verkeer en Waterstaat bepaalde gegevens registreert, muteert of doorgeeft. Bij het verstrekken van gegevens aan derden moet de Minister van Verkeer en Waterstaat zich er van vergewissen dat de ontvanger in staat is de gegevens te behandelen in overeenstemming met de regels in voornoemde richtlijn nr. 95/46/EG.

Artikel I, onderdeel C

Artikel 16, eerste lid, derde alinea, van verordening (EEG) nr. 3821/85 biedt lidstaten de mogelijkheid het gebruik van voertuigen te verbieden tot een defect van het controleapparaat is verholpen. Artikel 8.2, tweede lid, van de wet wordt aangepast ter uitvoering van die mogelijkheid. Er is gekozen voor wijziging van artikel 8:2 omdat daarin thans de vergelijkbare bevoegdheid van opsporingsambtenaren is geregeld om de arbeid te doen staken bij ernstige schending van de rijtijden. Deze repressieve bevoegdheid wordt uitgebreid voor de gevallen waarin bestuurders (langdurig) zonder een goed werkend controleapparaat rijden.

Artikel I, onderdeel D, artikel 8:5

Het voorgestelde artikel 8:5 Arbeidstijdenwet heeft onder meer betrekking op het gebruik van de controlekaart. Dit voorgestelde artikel is ondergebracht in een nieuwe paragraaf in hoofdstuk 8 Arbeidstijdenwet, dat handelt over het toezicht. Om de naleving van de arbeids-, rij- en rusttijden van chauffeurs te controleren, kunnen de toezichthouders een zogenoemde controlekaart gebruiken. Deze kaart kan gegevens uit het digitale controleapparaat registreren en onttrekken. Door dit voorgestelde artikel wordt het mogelijk in het Arbeidstijdenbesluit vervoer voor de toezichthouders bepaalde eisen op te nemen over onder meer het gebruik van deze controlekaart. Daarbij kan worden gedacht aan regels die betrekking hebben op de bewijsvoering wanneer uit de met de controlekaart waargenomen gegevens blijkt dat (mogelijk) sprake is van een overtreding.

Artikel I, onderdeel D, artikel 8:6

Het voorgestelde artikel 8:6 Arbeidstijdenwet regelt de mogelijkheid tot invordering van de bestuurderskaart. De invordering van de kaart is nodig ter uitvoering van artikel 14, vierde lid, onderdeel c, verordening (EEG) nr. 3821/85. Dit artikel strekt tot het terugzenden van de bestuurderskaart naar de bevoegde autoriteit in de lidstaat van een (buitenlandse) bestuurder in geval van intrekking of schorsing van de kaart. Dat betekent dat een lidstaat eerst een voorziening moet treffen om de kaart in ontvangst te kunnen nemen. De intrekking of schorsing van een bestuurderskaart door de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van het voorgestelde artikel 7:6, eerste lid, Arbeidstijdenwet is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Intrekking of schorsing betekent dat het recht op

een kaart (tijdelijk) kan komen te ontvallen nadat een bepaalde beslistermijn in acht is genomen, niet dat de bestuurderskaart zelf onmiddellijk en ter plaatse fysiek mag worden ingenomen. De invorderingsbevoegdheid op grond van het voorgestelde artikel 8:6 Arbeidstijdenwet dient hiertoe.

Het eerste lid van het voorgestelde artikel 8:6 Arbeidstijdenwet regelt de bevoegdheid voor de toezichthouder om een bestuurderskaart (op de weg) in te vorderen. Invordering komt overeen met de in het kader van het strafrecht gegeven bevoegdheid aan opsporingsambtenaren om zaken in beslag te kunnen nemen. In dit artikellid wordt geregeld dat bij algemene maatregel van bestuur de gevallen worden genoemd waarin invordering op grond van het eerste lid is toegestaan. De gronden voor intrekking (en schorsing) zijn uitputtend geregeld in artikel 14, vierde lid, onder c, verordening (EEG) nr. 3821/85. Een kaart kan uitsluitend worden ingetrokken of geschorst in geval van:

- 1) onrechtmatig bezit van een kaart,
- 2) bezit van een vervalste of valse kaart, of
- 3) een onder valse voorwendselen verkregen kaart.

Hierbij kan worden opgemerkt dat de door een bestuurder verkregen (gestolen) kaart van een ander in beginsel niet kan worden ingetrokken. De rechtmatige eigenaar van de kaart heeft geen overtreding begaan en ook geen belang bij intrekking. Een vordering tot afgifte in de zin van artikel 8:6, eerste lid, Arbeidstijdenwet kan worden beschouwd als een ordemaatregel om kaarten die oneigenlijk in iemands bezit zijn uit de roulatie te halen en uiteindelijk terug te zenden naar de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat. In Nederland is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat. Invordering van de bestuurderskaart dient ook het doel van de artikelen 14 en 15 verordening (EEG) nr. 3821/85 dat verder misbruik van de kaart zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het vereiste dat de bestuurderskaart een persoonlijk karakter draagt opdat de rij- en rusttijden tot een bepaalde bestuurder zijn te herleiden, onderstreept het belang dat bestuurders geen kaarten in bezit hebben die er toe (kunnen) dienen de schijn van een deugdelijke registratie te wekken.

Het tweede lid het voorgestelde artikel 8:6 Arbeidstijdenwet verplicht een ieder tot het overdragen van de bestuurderskaart aan de toezichthouder indien tot hem een eerste vordering tot afgifte is gedaan.

Het voorgestelde artikel 8:6, derde lid, Arbeidstijdenwet verplicht de toezichthouder om een ingevorderd middel naar de Minister van Verkeer en Waterstaat te sturen tezamen met een rapport waarin de toedracht van de vordering tot afgifte is beschreven. Het afschrift van een eventueel opgemaakt proces verbaal kan dienen als een in dit lid bedoeld rapport. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan dan vervolgens de kaart uit roulatie halen en zelf intrekken of deze terugsturen naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de kaart is afgegeven. Artikel 14, vierde lid, onderdeel c, verordening (EEG) nr. 3821/85 laat in het midden welke bevoegde autoriteit, die in de lidstaat van invordering of in de lidstaat van afgifte, eventuele intrekking van de bestuurderskaart op zich neemt.

Artikel 1, onderdeel E

Het voorgestelde artikel 9:2 Arbeidstijdenwet sluit aan op hetgeen in het huidige artikel 9:1 is bepaald over de werkzaamheden die door de Dienst Wegverkeer worden uitgevoerd in het kader van controlemiddelen in het wegtransport. Het voorgestelde artikel 9:2 Arbeidstijdenwet heeft betrekking op de werkplaatskaart als controle- en registratiemiddel voor erkende installateurs en reparateurs. De kaart wordt gebruikt tijdens werkzaamheden aan het controleapparaat en kan dienen als hulpmiddel bij het testen van het controleapparaat. Ook kunnen met behulp van de kaart

gegevens uit het apparaat gedurende de werkzaamheden (tijdelijk) worden onttrokken en opgeslagen. De voorgestelde wijziging strekt ertoe in het Arbeidstijdenbesluit vervoer regels te kunnen stellen over de aanvraag en het gebruik van deze werkplaatskaart door erkende instanties. Daarmee kan bijvoorbeeld uitvoering worden gegeven aan de verplichting de gegevens uit het controleapparaat op te slaan en door te geven aan de eigenaar of houder van de betrokken wagen.

Artikel I, onderdeel F

Net als voor de stukken die worden opgemaakt op grond van deze wet, moet ook voor de kosten van de opmaak van middelen een tariefgrondslag worden opgenomen. De voorgestelde wijziging van artikel 12:38 Arbeidstijdenwet voorziet in de mogelijkheid om de kosten voor het maken en verstrekken van tachograafkaarten in rekening te brengen.

Artikel II

Dit voorgestelde artikel betreft een wijziging van artikel 127 Wegenverkeerswet 1994 in verband met het gebruik van rijbewijsgegevens bij de uitgifte en registratie van een bestuurderskaart. De uitgifte van een bestuurderskaart dient omgeven te zijn met bepaalde waarborgen. Zo moet worden voorkomen dat een bestuurder, al dan niet via valse voorwendselen, in het bezit is van meerdere kaarten op zijn naam. Een bestuurder die in het bezit is van twee of meer kaarten kan gemakkelijker de regels omzeilen. Bij aanvraag van een bestuurderskaart dient de Minister van Verkeer en Waterstaat er als bevoegd bestuursorgaan op toe te zien dat een kaart volgens de regels wordt verstrekt en aan de juiste persoon toekomt. Een maatregel met die strekking is het bij aanvraag van een kaart controleren van de gegevens van de bestuurder met de rijbewijsgegevens die in beheer zijn bij de Dienst Wegverkeer. Op grond van artikel 127 Wegenverkeerswet 1994 kunnen autoriteiten die belast zijn met de uitvoering en handhaving van de Wegenverkeerswet 1994 in dat kader de rijbewijsgegevens bij de Dienst Wegverkeer opvragen. De voorgestelde wijziging van artikel 127 Wegenverkeerswet 1994 opent de mogelijkheid om de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen als autoriteit die de rijbewijsgegevens mede kan opvragen in het kader van de uitoefening van haar taken op grond van de Arbeidstijdenwet. De aanwijzing geschiedt bij algemene maatregel van bestuur; daarin kan tevens worden bepaald dat rijbewijsgegevens opgevraagd kunnen worden ten behoeve van toetsing van het recht op een bestuurderskaart en van de juistheid van de bij aanvraag door een bestuurder verstrekte gegevens.

Artikel III

Bij het opstellen van dit wetsvoorstel is uitgegaan van de tekst van de Arbeidstijdenwet zoals deze gewijzigd wordt bij het voorstel van wet tot wijziging van de Arbeidstijdenwet in verband met de invoering van bestuursrechtelijke handhaving en de daarmee samenhangende bepalingen (Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet) (kamerstukken II 2002–2003, 29 000). Dit wetsvoorstel is op 14 augustus 2003 bij de Tweede Kamer ahangig gemaakt. Artikel III geeft een aanvulling op de nieuwe tekst van artikel 11:3, derde lid, van de Arbeidstijdenwet. Het niet voldoen aan de in het voorgestelde artikel 8:6, tweede lid, Arbeidstijdenwet geregelde afgifteverplichting van een valse of onrechtmatig gehouden bestuurderskaart is strafbaar gesteld. Hetzelfde geldt met betrekking tot het niet naleven van regels inzake het gebruik van een werkplaatskaart op grond van artikel 9:2, eerste lid.

Artikel IV, V en VI

Omdat op dit moment nog niet duidelijk is of de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet in werking zal treden voordat deze wet in werking treedt, zijn in deze artikelen voorzieningen getroffen om de samenloop van beide wetsvoorstellen te stroomlijnen. Er moet ook rekening worden gehouden met de uitvoeringstermijn genoemd in de Europese verordeningen die op 5 augustus 2004 afloopt. Dit wetsvoorstel zou daarom eerder in werking kunnen treden dan de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet. Artikel IV geeft aan dat indien niet aangesloten kan worden bij de strafbepalingen uit de te wijzigen Arbeidstijdenwet, aangesloten moet worden bij de (huidige) strafbepalingen uit de Wet op de economische delicten (Wed) aangezien de bepalingen uit de Arbeidstijdenwet via die wet (strafrechtelijk) gehandhaafd worden.

Zodra echter de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet in werking treedt, moeten de eventueel toegevoegde strafbepalingen uit de Wed komen te vervallen en geplaatst worden in het nieuwe artikel 11:3, derde lid, van de Arbeidstijdenwet. Artikel V regelt dat ook de nieuw in de Wed geplaatste wijzigingen uit artikel IV in zijn geheel vervallen door inwerkingtreding van de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet. Vervolgens regelt artikel VI dat op of na het moment dat de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet het in die wet opgenomen artikel 11:3, derde lid, zodanig wijzigt, dat de toegevoegde strafbepalingen uit dit wetsvoorstel alsnog in het juiste artikel worden opgenomen.

Artikel VII

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zal bij koninklijk besluit plaatsvinden om zo de inwerkingtreding van de bijbehorende algemene maatregel van bestuur (wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer) en enkele ministeriële regelingen (waaronder een wijziging van de Regeling controleapparaat) goed te kunnen stroomlijnen. De hier genoemde wet- en regelgeving betreffen allemaal uitvoeringsmaatregelen ten behoeve van de omzetting van de verordeningen (EG) nr. 2135/98 en (EG) nr. 1360/2002, die tegelijkertijd inwerking moeten treden, namelijk op 5 augustus 2004.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. J. de Geus