

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

T

Ons kenmerk

VENW/IVW-2009/1180

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Datum 27 januari 2009

Onderwerp Handhavings- en boetebeleid arbeidstijdenwetgeving taxivervoer en invoering boordcomputer taxi

Geachte voorzitter,

Met deze brief geef ik gevolg aan mijn toezegging in het Algemeen Overleg Taxibeleid van 19 november 2008 om begin 2009 terug te komen op het handhavings- en boetebeleid voor overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer door taxi's. Ik informeer u tevens over de invoering van de Boordcomputer Taxi.

Zoals al door uw Kamer en brancheverenigingen als het KNV is aangegeven, worden sommige opgelegde boetes voor overtredingen van de arbeidstijdenwetgeving voor taxivervoer ervaren als disproportioneel. Deze disproportionaliteit wordt vooral gezien daar waar het om relatief "zachte" overtredingen gaat, met name de administratieve verschrijvingen. Daarnaast wordt het opleggen van een boete per dag dat de overtreding plaatsvindt waardoor cumulatie plaatsvindt als disproportioneel gezien. Ook kent de huidige wetgeving geen maximumbedrag voor boeteoplegging per onderneming. Cumulatie komt vooral voor bij bedrijfsinspecties, waarbij meerdere chauffeurs over meerdere dagen gecontroleerd worden.

De huidige wetgeving¹ schrijft momenteel voor dat:

- de uiteindelijke boetebeschikking bestaat uit de som van de verschillende opgelegde boetebedragen
- de beboetbare feiten gelden per persoon en met betrekking tot elke dag waarop dit feit is gepleegd.

De huidige Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer geeft de toezichthouder en de boeteoplegger geen ruimte om hiervan af te wijken. Wel heeft de boeteoplegger de bevoegdheid het boetebedrag aan te passen op basis van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht, indien de

¹ Arbeidstijdenwet, Stb. 1995, 598; laatstelijk gewijzigd bij wet van 29 november 2007, Stb. 551

Arbeidstijdenbesluit vervoer, Stb 1998 125; laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 juni 2008, Stb. 2008, 255
Beleidsregels boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (wegvervoer), Stcrt. 2007, 95

overtreder kan aantonen dat de toepassing van de beleidsregel gevolgen heeft die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen.

Datum

Ons kenmerk
VENW/IVW-2009/1180

De meest voorkomende overtreding is het plaatsen van een onjuiste aantekening op een controlemiddel, waarvoor conform de genoemde beleidsregel € 1320 boete moet worden opgelegd. Bij controles van meerdere chauffeurs over een langere periode wordt dit feit per dag, per feit en per chauffeur opgelegd.

Met uw Kamer en de sector ben ik van mening dat de huidige beleidsregel niet in alle situaties het gewenste effect sorteert. Aanpassing van het huidige handhavings- en boetebeleid is gewenst.

Ik stel mij voor om op korte termijn de bestaande beleidsregel boeteoplegging op de volgende punten aan te passen:

1. Er komt een onderscheid tussen een "zachte" en een "harde" overtreding. Met "zachte" overtredingen worden overtredingen bedoeld waarbij geen sprake is van overtreding van de rij- en rusttijden. De boete voor deze onjuiste aantekeningen zal substantieel minder zijn dan de huidige € 1320. De boete voor de "harde" onjuiste aantekeningen (overtreding rij- en rusttijden) blijft zoals hij is, omdat deze overtreding gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en de voorwaarden voor eerlijke marktwerking.
2. Disproportionele boetes worden verder vermeden door:
 - het relateren van de hoogte van de boetes aan de omvang van het bedrijf;
 - het opnemen van een maximum boetebedrag, onder meer afhankelijk van de omvang van de onderneming.
3. De reeks van interventies die inspecteurs toepassen in de diverse situaties zal expliciet worden opgenomen. Deze interventiereeks start met voorlichten en waarschuwen, alvorens tot sanctionering wordt overgegaan, afhankelijk van de ernst van de overtreding en of sprake is van recidive.

Ik streef ernaar de nieuwe beleidsregel nog dit voorjaar gereed te hebben. Op basis van de nieuwe beleidsregel worden ook de instructies voor inspecteurs aangepast, om in de toepassing tot rechtsgelijkheid te komen.

Overigens zal invoering van de Boordcomputer Taxi al een groot deel van de bestaande bezwaren wegnemen. Immers, de genoemde "zachte" overtredingen (administratieve verschrijvingen) zullen door de digitale vastlegging niet meer voorkomen.

Invoering Boordcomputer Taxi

Afgelopen najaar heeft de vertegenwoordiging van de taxiondernemers bij de fabrikanten de ontwikkeling van de Boordcomputer Taxi (BCT) geïnventariseerd. De vertegenwoordiging heeft vastgesteld dat fabrikanten zich wel aan het voorbereiden zijn, maar dat de start van de verdere ontwikkeling en productie wacht op meer zekerheid omtrent de regelgeving om eventuele bedrijfsrisico's zo klein mogelijk te houden. Met het verwachte positief resultaat van de notificatie van de specificaties dit voorjaar, stelt de sector dat fabrikanten de benodigde zekerheid krijgen. Met inwerkingtreding in het najaar van 2009 ziet de sector een reële kans dat er meerdere BCT's op de markt zijn bij aanvang van de

overgangstermijn van twee jaar. Dit verhoogt de marktwerking onder fabrikanten en versoepelt de introductie aan de kant van de taxiondernemers.

Datum

Mijn voornemen is om de regelgeving zo spoedig mogelijk te publiceren om de gevraagde zekerheid te geven. Volgens planning kan dat op 1 juli 2009. Door de inwerkingtreding te zetten op 1 november 2009 kunnen eind 2009 de eerste typegoedkeuringen door fabrikanten worden aangevraagd en verkregen. Dan kunnen rond 1 januari 2010, of zoveel eerder als mogelijk, de eerste BCT's in taxi's worden geactiveerd. Met de einddatum van 31 december 2011 voor de overgangperiode heeft de sector een netto overgangstermijn van twee jaar.

Ons kenmerk
VENW/IVW-2009/1180

De sector stelt twee belangrijke randvoorwaarden voor behoud van draagvlak bij taxiondernemers voor de boordcomputer taxi, namelijk dat deze betaalbaar is en dat het handhavingsbeleid is aangepast.

De sector heeft aangegeven een substantiële bijdrage van de overheid in de aanschafkosten te verwachten. Omwille van een soepele invoering en de versnelde afschrijving van huidige systemen in taxi's, heb ik hiervoor middelen op mijn begroting gereserveerd. Gedurende de overgangperiode kan voor iedere geactiveerde boordcomputer een subsidie worden verkregen. De hoogte hiervan is nog niet bekend gemaakt, vanwege het mogelijke prijsophogend effect. De mate waarin het bedrag substantieel is, zal mede afhangen van de uiteindelijke prijs die de fabrikanten gaan berekenen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa