
563

Besluit van 14 december 2000, houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Wet personenvervoer 2000 (Besluit personenvervoer 2000)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 10 juli 2000, Centrale Directie Juridische Zaken, nr. CDJZ/WVW/2000-767;

Gelet op de artikelen 2, 3, 8, 9, 14, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 44, 46, 49, 70, 74, 82, 83, 86, 99, 102 en 104 van de Wet personenvervoer 2000, de Wegenverkeerswet 1994, artikel 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet, artikel 22 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, artikel VI, tweede lid, van de wet van 26 februari 1996 tot wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie en andere wetten in verband met de opheffing van de functie van verkeersschout (Stb. 155), artikel 12 van boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, artikel 5, vierde lid, en 15, derde lid, van de Wet goederenvervoer over de weg, de artikelen 8 en 9 van de Wet Infrastructuurfonds, de artikelen 27 en 32 van de Spoorwegwet, artikel 74c van het Wetboek van Strafrecht, artikel 16 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, artikel 72, eerste lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, en de Vreemdelingenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 18 september 2000, no. WO9.00.0283/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 7 december 2000, Centrale Directie Juridische Zaken, nr. CDJZ/WVW/2000-41452;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

§ 1. Definities

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. EER: Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte,
- b. richtlijn nr. 92/50/EEG: richtlijn nr. 92/50/EEG van de Raad van de Europese Unie van 18 juni 1992 betreffende de coördinatie van de

procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening (PbEG L 209),

c. richtlijn nr. 96/26/EG: richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde ondernemers (PbEG L 124),

d. wet: Wet personenvervoer 2000,

e. lidstaat: lidstaat van de Europese Unie,

f. passagiersschip: schip als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel p, van het Binnenschepenbesluit.

§ 2. Werkingssfeer

Artikel 2

De wet is niet van toepassing op:

a. militair vervoer met vervoermiddelen voorzien van een militair kenteken, op vervoer met door een militaire autoriteit gevorderde vervoermiddelen en op door een militaire autoriteit gevorderd vervoer,

b. vervoer met daarvoor bestemde vervoermiddelen, van ambtenaren aangesteld voor de uitvoering van de politietaak in de uitoefening van hun functie en van personen onder strafrechtelijke geleide van politie of justitie,

c. vervoer met daarvoor bestemde vervoermiddelen ten behoeve van de brandweerzorg en ten behoeve van door Onze Minister aan te wijzen diensten voor de ongevallen- en rampenbestrijding,

d. overig vervoer voor de uitoefening van de openbare dienst in de zin van artikel 1 van de Ambtenarenwet met daarvoor bestemde vervoermiddelen,

e. vervoer van zieken of slachtoffers van een ongeval en hun begeleiders met ambulance-auto's in de zin van de Wet ambulancevervoer,

f. vervoer met auto's of bussen voor de uitvoering van trouwerijen of uitvaarten met inbegrip van het afhalen en terugbrengen van de deelnemers,

g. vervoer met vervoermiddelen die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling, voor zover het niet commercieel van aard is dan wel een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt,

h. vervoer met vervoermiddelen die deelnemen aan een optocht die in overeenstemming met een gemeentelijke verordening wordt gehouden,

i. vervoer met vervoermiddelen ten tijde dat zij worden gebruikt voor het geven van onderricht en het afnemen van proeven in praktische rijvaardigheid onder toezicht, mits zich niet meer dan vijf personen in het vervoermiddel bevinden,

j. vervoer met takelwagens en getakelde vervoermiddelen,

k. vervoer met vervoermiddelen die worden verplaatst ten behoeve van stalling, onderhoud en reparatie dan wel bij wijze van een korte proefrit,

l. vervoer met auto's, voor eigen rekening en risico verricht door ondernemingen ten behoeve van hun werknemers, onderwijsinstellingen ten behoeve van hun leerlingen, tehuizen ten behoeve van hun vaste bewoners, alsmede verpleeginrichtingen, psychiatrische instellingen, medische verzorgingstehuizen, medische dagverblijven of soortgelijke instellingen ten behoeve van hun patiënten.

Artikel 3

1. Onder de kosten van de auto, bedoeld in artikel 2, derde lid, van de wet, worden verstaan de kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten.

2. Als bijkomende kosten als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de wet, worden aangemerkt onkostenvergoedingen voor vrijwilligers tot een bij ministeriële regeling vast te stellen bedrag.

Artikel 4

1. De artikelen 9, 12, 13 en 14, eerste lid, van de wet en de artikelen 21 tot en met 30 van dit besluit zijn niet van toepassing op besloten busvervoer dat wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit die niet bestaat uit het vervoer van personen dan wel dat niet commercieel van aard is, en dat een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt.

2. Onder besloten busvervoer als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval begrepen busvervoer dat voor eigen rekening en risico wordt verricht:

- a. door ondernemingen ten behoeve van hun werknemers, onderwijsinstellingen ten behoeve van hun leerlingen, tehuizen ten behoeve van hun vaste bewoners, alsmede verpleeginrichtingen, psychiatrische instellingen, medische verzorgingstehuizen, medische dagverblijven of soortgelijke instellingen ten behoeve van hun patiënten,
- b. ten behoeve van particuliere doeleinden.

Artikel 5

De artikelen 41 tot en met 43, 45, eerste lid, onderdeel a, 46, 47, tweede lid, en 50 zijn niet van toepassing op openbaar vervoer per trein.

Artikel 6

1. De artikelen 4, tweede lid, 5 tot en met 9, 11 tot en met 14, eerste lid, 70 tot en met 77, 79, 81, met uitzondering van onderdeel b, 82, 87, 88, eerste lid, 89 tot en met 93, 97 tot en met 99, 101 en 103 tot en met 106 van de wet en de artikelen 12 tot en met 23, 26, 28 tot en met 30, tweede en vierde lid, hoofdstuk 4 met uitzondering van de artikelen 41, 42, 43 en 50, hoofdstuk 5 met uitzondering van de artikelen 61, 63, 78 tot en met 81, 118, 120, 121, 124 en 126 van dit besluit zijn van overeenkomstige toepassing op voor een ieder openstaand personenvervoer per auto dat niet volgens een dienstregeling wordt verricht:

- a. krachtens een door een bestuursorgaan als bedoeld in artikel 20 van de wet, met een vervoerder gesloten overeenkomst, welke tot stand is gekomen na een aanbestedingsprocedure krachtens de Raamwet EEG-voorschriften aanbestedingen voor het plaatsen van opdrachten voor dienstverlening,
- b. op afroep van reizigers, voorzover dat vervoer binnen een door de vervoerder bepaalde tijd vooraf bij hem is besteld en
- c. in de plaats van een opgeheven of in aanvulling op een bestaande openbaar vervoervoorziening.

2. Het vervoer, bedoeld in het eerste lid, is vervoer als bedoeld in artikel 69, eerste lid, van de wet dat door een gemeentelijk vervoerbedrijf mag worden verricht.

Artikel 7

1. De artikelen 12, 13, 14, eerste lid, 70 tot en met 77, 79, 81, met uitzondering van onderdeel b, 82, 87, 88, eerste lid, 89 tot en met 93, 97,

98, 101, 102, 105 en 106 van de wet, en de artikelen 10 en 11, hoofdstuk 4 met uitzondering van de artikelen 41, 42, 43 en 50, en hoofdstuk 5 met uitzondering van de artikelen 61 en 63, van dit besluit zijn van overeenkomstige toepassing op voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling per passagiersschip dat wordt verricht:

a. krachtens een door een bestuursorgaan als bedoeld in artikel 20 van de wet met een vervoerder gesloten overeenkomst voor ten hoogste zes jaar of voor een langere duur, voor zover Onze Minister met die duur heeft ingestemd op grond van aanzienlijke investeringen door de vervoerder in voor het te verrichten vervoer noodzakelijke materieel, en

b. waarbij de overeenkomst tot stand is gekomen na een procedure van aanbesteding voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening krachtens de Raamwet EEG-voorschriften aanbestedingen voor het plaatsen van opdrachten voor dienstverlening.

2. Dit artikel is niet van toepassing op vervoer dat wordt verricht met passagiersschepen:

a. met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van minder dan 30 kilometer per uur,

b. die zijn bestemd voor het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen of

c. op de Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee.

3. Het vervoer, bedoeld in het eerste lid, is vervoer als bedoeld in artikel 69, eerste lid, van de wet dat door een gemeentelijk vervoerbedrijf mag worden verricht.

Artikel 8

In afwijking van artikel 2, aanhef en onderdeel I, zijn de artikelen 73 tot en met 77, 79, 81, 82, 87, 88, eerste lid, 89 tot en met 91, 93, 97, 98, 105 en 106 van de wet en de artikelen 52, 53, hoofdstuk 5 met uitzondering van de artikelen 61, 63 en 64, van dit besluit van overeenkomstige toepassing op door of vanwege de werkgever verzorgd vervoer van werknemers:

a. naar en van de werkplek, voorafgaand aan onderscheidenlijk na afloop van de werkzaamheden,

b. dat wordt verricht met bussen dan wel met auto's ingericht voor vervoer van meer dan zeven personen, de bestuurder daaronder niet begrepen en

c. waarvoor subsidie wordt verleend door een bestuursorgaan als bedoeld in artikel 20 van de wet.

2. Het vervoer, bedoeld in het eerste lid, is vervoer als bedoeld in artikel 69, eerste lid, van de wet dat door een gemeentelijk vervoerbedrijf mag worden verricht.

Artikel 9

De artikelen 4, tweede lid, 6, tot en met 9, 11 tot en met 13, 84 tot en met 86, onderdeel b, 87, 88, eerste lid, 89 tot en met 93, 97 tot en met 99 en 104 van de wet en de artikelen 12 tot en met 23, 28 tot en met 30, tweede en vierde lid, 75 tot en met 78, 81, 82, 118, 119, 123 en 125 van dit besluit zijn van overeenkomstige toepassing op het vervoer van personen dat wordt verricht met een driewielig motorrijtuig als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel q, van het Voertuigreglement.

Artikel 10

Een vervoerder die openbaar vervoer verricht, verstrekt aan een exploitant van een reisinformatiesysteem op diens verzoek ten minste gegevens inzake:

- a. de door de vervoerder gehanteerde dienstregeling met de geldigheidsduur daarvan,
- b. de door de vervoerder gegarandeerde overstapmogelijkheden binnen de dienstregeling,
- c. de wijzigingen van de dienstregeling als gevolg van geplande werkzaamheden ten behoeve van aanleg van en onderhoud aan de door de vervoerder benodigde infrastructuur,
- d. de wijzigingen van de dienstregeling die ten minste 24 uur van tevoren bekend zijn, gerekend vanaf de eerste dienst die op een dag wordt verzorgd en
- e. de door de vervoerder gehanteerde tarieven en de daarbij behorende zone-indeling.

Artikel 11

1. Onze Minister kan ambtshalve of op aanvraag een exploitant van een reisinformatiesysteem met een landelijk bereik aanwijzen als bedoeld in artikel 14 van de wet, indien niet meer voorzien kan worden in ten minste één doelmatig en voor de reiziger toegankelijk reisinformatiesysteem met een landelijk bereik.

2. Voordat Onze Minister een exploitant aanwijst, maakt hij in de Staatscourant zijn voornemen daartoe bekend.

3. Bij de bekendmaking, bedoeld in het tweede lid, wordt de termijn aangegeven waarbinnen bij Onze Minister een aanvraag kan worden ingediend tot aanwijzing als exploitant van een reisinformatiesysteem.

4. De aanvraag, bedoeld in het derde lid, bevat ten minste een voorstel tot exploitatie van een doelmatig en voor de reiziger toegankelijk reisinformatiesysteem met een landelijk bereik en de daarbij gedurende een bepaalde periode behorende jaarlijkse financiële bijdrage van de vervoerders die openbaar vervoer verrichten waardoor de instandhouding van het desbetreffende reisinformatiesysteem is gewaarborgd.

5. Indien de aanvraag naar het oordeel van Onze Minister aan redelijke eisen van doelmatigheid en toegankelijkheid voor de reiziger kan voldoen, legt hij deze voor advies voor aan de vervoerders die openbaar vervoer verrichten.

6. De vervoerders, bedoeld in het vijfde lid, leggen Onze Minister binnen een door hem bepaalde termijn een met redenen omkleed advies voor over het voorstel, bedoeld in het derde lid.

7. De vervoerders stellen de aanvrager in de gelegenheid met hen overleg te voeren voordat advies wordt uitgebracht.

8. Onze Minister wijst na afloop van de termijn, genoemd in het zesde lid, een exploitant aan van een reisinformatiesysteem dat het meest doelmatig is en waarvan de toegankelijkheid voor de reiziger en het landelijk bereik optimaal is gewaarborgd en stelt de daarbij behorende jaarlijkse financiële bijdrage vast die een vervoerder die openbaar vervoer verricht aan de aangewezen exploitant van het reisinformatiesysteem verleent.

9. Onze Minister geeft een aanwijzing voor bepaalde tijd.

HOOFDSTUK 2. VERGUNNINGEN

§ 1. Verlening, wijziging, schorsing of intrekking

Artikel 12

1. Onze Minister besluit binnen twaalf weken op een aanvraag om verlening, wijziging of intrekking van een vergunning.

2. In afwijking van het eerste lid besluit Onze Minister binnen zes maanden op een aanvraag om verlening, wijziging of intrekking van een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer per trein.

3. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening of wijziging van een vergunning in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

Artikel 13

1. Van het voornemen tot ambtshalve wijziging, schorsing of intrekking van een vergunning doet Onze Minister mededeling aan de houder van de vergunning, waarna de houder van de vergunning ten minste vier weken in de gelegenheid wordt gesteld zijn zienswijze naar voren te brengen.

2. Onze Minister neemt een besluit over de voorgenomen wijziging, schorsing of intrekking van de vergunning binnen acht weken na afloop van de termijn, bedoeld in het eerste lid.

3. Indien een besluit als bedoeld in het tweede lid wordt genomen ten aanzien van een vergunning voor collectief personenvervoer en de houder van de vergunning ten tijde van het voornemen, bedoeld in het eerste lid, openbaar vervoer verricht, wordt de concessieverlener tevens ten minste vier weken in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze naar voren te brengen.

4. Indien Onze Minister besluit tot wijziging of intrekking van een vergunning, vermeldt hij in de beschikking de datum van ingang van de wijziging of de intrekking, die niet eerder mag liggen dan twaalf weken na verzending van de beschikking of zoveel later als de redelijke belangen van de vergunninghouder en van anderen die door wijziging of intrekking van de vergunning in hun belangen kunnen worden getroffen, vereisen.

5. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing op een besluit tot schorsing van de vergunning, met dien verstande dat een termijn geldt van ten minste zes weken.

§ 2. Vereisten aan vergunningen

Artikel 14

1. Vergunningen worden op naam van de vervoerder gesteld.

2. Indien natuurlijke personen of rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder optreden, worden de vergunningen op hun namen tezamen gesteld, met, in voorkomend geval, toevoeging van de naam waaronder zij gezamenlijk als vervoerder optreden.

3. De vervoerder doet een aanvraag tot wijziging van de vergunning bij wijziging van de naam van de vervoerder, van een van de namen van de natuurlijke personen of rechtspersonen die gezamenlijk als vervoerder optreden of van de naam waaronder natuurlijke personen of rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder optreden.

Artikel 15

1. Onverminderd artikel 14 worden in de vergunning vermeld:

- a. het vervoer waarvoor de vergunning is verleend en
- b. het adres van de vervoerder aan wie de vergunning is verleend of,

indien artikel 14, tweede lid, toepassing heeft gevonden, de adressen van de natuurlijke personen, bedoeld in dat artikel, dan wel het gezamenlijk adres van deze personen.

2. In de vergunning worden, voor zover van toepassing, de voorschriften vermeld die aan de vergunning zijn verbonden en de beperkingen waaronder de vergunning is verleend.

§ 3. Vergunningbewijzen

Artikel 16

1. In elke bus en auto waarmee openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer wordt verricht, is een geldig vergunningbewijs van de vervoerder aanwezig.

2. In de auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is het vergunningbewijs zichtbaar voor de reiziger aanwezig.

Artikel 17

1. Vergunningbewijzen worden op aanvraag door Onze Minister verleend aan de vergunninghouder.

2. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een vergunningbewijs in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

3. Vergunningbewijzen zijn geldig voor een periode van ten hoogste vijf jaar, gerekend vanaf het moment van verlening van de vergunning.

4. Onze Minister kan de verlening van het aantal vergunningbewijzen beperken tot het aantal bussen of auto's waarvan de vergunninghouder aantoont dat hij daarover duurzaam de beschikking heeft.

Artikel 18

1. Op het vergunningbewijs worden vermeld:
a. de naam en het adres van de vervoerder aan wie de vergunning is verleend,
b. het vervoer waarvoor de vergunning is verleend,
c. de beschikking waarbij de vergunning is verleend of laatstelijk is gewijzigd.

2. Op het vergunningbewijs worden voorts voor zover van toepassing vermeld:

a. de naam van de personen, bedoeld in artikel 14, tweede lid, dan wel de naam waaronder zij gezamenlijk als vervoerder optreden,
b. de adressen van de personen, bedoeld in artikel 14, tweede lid, dan wel het gezamenlijk adres van deze personen,
c. de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden en de beperkingen waaronder de vergunning is verleend voorzover van belang voor het toezicht op de rechtmatigheid van het verrichte vervoer, en
d. de geldigheidstermijn van het vergunningbewijs.

Artikel 19

1. Een vergunningbewijs is niet geldig vanaf het tijdstip waarop de vergunning is ingetrokken, gedurende de periode waarin de op het vergunningbewijs vermelde gegevens niet overeenstemmen met de feitelijke situatie en gedurende de periode waarin een vergunning is geschorst.

2. Met uitzondering van de periode waarin een vergunning is geschorst en met uitzondering van het geval dat de geldigheidstermijn, bedoeld in artikel 18, tweede lid, onderdeel d, is verlopen, levert de vervoerder

binnen vier weken na het tijdstip, bedoeld in het eerste lid, het vergunningbewijs in bij Onze Minister.

Artikel 20

Het is verboden een bewerkt vergunningbewijs te gebruiken.

§ 4. Eis van betrouwbaarheid

Artikel 21

1. De vervoerder die openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer verricht, voldoet aan de eis van betrouwbaarheid.

2. Indien meer natuurlijke personen of rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder optreden, voldoet een ieder van de natuurlijke personen en een ieder van de bestuurders van de rechtspersonen aan de eis, bedoeld in het eerste lid.

3. Indien de vervoerder een rechtspersoon is, voldoet een ieder van de bestuurders van deze rechtspersoon aan de eis, bedoeld in het eerste lid.

4. Indien de vervoerder een dienst of bedrijf van een gemeente is, voldoet het hoofd van de dienst of het bedrijf aan de eis, bedoeld in het eerste lid, en indien er meer hoofden zijn aangewezen, ieder van hen.

5. Indien de natuurlijke personen of rechtspersonen, bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid, niet of slechts gedeeltelijk zijn betrokken bij de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf, voldoet degene die is belast met de permanente of daadwerkelijke leiding, mede aan de eis, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 22

1. De vervoerder voldoet aan de eis van betrouwbaarheid, indien hij een met het oog op een vergunning voor collectief personenvervoer, taxivervoer of openbaar vervoer per trein verleende verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de justitiële documentatie en op de verklaringen omtrent het gedrag heeft overgelegd die niet ouder is dan twee maanden.

2. De vervoerder wiens land van oorsprong of herkomst 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 document of verklaring heeft overgelegd die in die staat is afgegeven overeenkomstig artikel 3, derde lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, die niet ouder is dan twee maanden.

Artikel 23

1. Aan de eis van betrouwbaarheid wordt niet of niet langer voldaan indien:

a. een persoon als bedoeld in artikel 21 geen verklaring omtrent het gedrag overlegt,

b. de vervoerder of een persoon als bedoeld in artikel 21 in een aaneengesloten periode van vijf jaar, al dan niet met toepassing van artikel 51 van het Wetboek van Strafrecht, onherroepelijk is veroordeeld wegens het, naar het oordeel van Onze Minister in ernstige mate, overtreden van:

1°. een in de Wet op de economische delicten strafbaar gestelde bepaling van de Arbeidstijdenwet;

2°. een bepaling, genoemd in artikel 7:1 van het Arbeidstijdenbesluit,

3°. een bepaling, genoemd in artikel 8:1 of 8:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer,

4°. artikel 2, eerste of tweede lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen,

5°. de artikelen 79 en 80 of

6°. artikel 5.3.15 of 5.1.1, eerste lid, onderdeel c, van het Voertuigreglement.

c. tegen de vervoerder binnen een aaneengesloten periode van vijf jaar onherroepelijk vonnis is gewezen wegens het, naar het oordeel van Onze Minister in ernstige mate, niet nakomen van verplichtingen die voortvloeien uit een door hem aangegane arbeidsovereenkomst of overeenkomst van opdracht tot het verrichten van arbeid.

2. Indien ingevolge artikel 21 de plicht tot het voldoen aan de eis van betrouwbaarheid rust op verschillende personen, wordt niet langer aan deze plicht voldaan indien een van hen voldoet aan de voorwaarden, genoemd in het eerste lid.

3. Het verplaatsen van een leeg vervoermiddel wordt voor de toepassing van het eerste gelijkgesteld met het verrichten van personenvervoer.

4. Bij ministeriële regeling wordt vastgesteld op welk tijdstip de periode van vijf jaar een aanvang neemt en bij welke aard van de overtredingen en cumulatie van veroordelingen onderscheidenlijk vonnissen als bedoeld in het eerste lid, onder b en c, niet langer wordt voldaan aan de eis van betrouwbaarheid, waarbij rekening kan worden gehouden met de aard en de omvang van het vervoer dat wordt verricht en waarbij tevens bepaald kan worden in welke gevallen tijdelijk niet aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan.

§ 5. Eis van kredietwaardigheid

Artikel 24

1. De vervoerder die openbaar vervoer, anders dan per trein, of besloten busvervoer verricht, voldoet aan de eis van kredietwaardigheid.

2. Indien meer natuurlijke personen of rechtspersonen gezamenlijk als vervoerder optreden, voldoet een ieder van de natuurlijke personen en een ieder van de rechtspersonen aan de eis, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 25

1. De vervoerder voldoet aan de eis van kredietwaardigheid indien hij een bewijs van kredietwaardigheid overlegt dat, behoudens het vijfde en zesde lid, na onderzoek wordt afgegeven door Onze Minister en dat niet ouder is dan twee maanden.

2. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een bewijs van kredietwaardigheid in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

3. Onze Minister stelt het onderzoek, bedoeld in het eerste lid, in aan de hand van de criteria, bedoeld in artikel 3, derde lid, van richtlijn nr. 96/26/EG.

4. Onze Minister geeft het bewijs van kredietwaardigheid af aan de vervoerder die minimaal beschikt over een bedrijfskapitaal van f 80 000,00 vermeerderd met f 10 000,00 voor elke auto, bus, metro, tram die, of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig dat voor 1 oktober 1999 in gebruik is genomen en f 11 000,00 voor elke auto, bus, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig die na 1 oktober 1999 in gebruik is genomen, met dien verstande dat het gehele bedrijfskapitaal ten minste f 100 000,00 bedraagt.

5. Indien de vervoerder een dienst of bedrijf van een gemeente is, geeft Onze Minister na overleg met Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een bewijs van kredietwaardigheid af.

6. De vervoerder die openbaar vervoer of besloten busvervoer verricht en wiens land van oorsprong of herkomst een andere lidstaat is dan Nederland, dan wel een andere staat die partij is bij de EER, voldoet aan de eis van kredietwaardigheid, indien hij een verklaring overlegt die overeenkomstig artikel 3, derde lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, in die staat is afgegeven en die niet ouder is dan twee maanden.

§ 6. Eis van vakbekwaamheid

Artikel 26

1. De vervoerder die openbaar vervoer, anders dan per trein, besloten busvervoer of taxivervoer verricht, moet aan de eis van vakbekwaamheid voldoen.

2. Degene die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan het vervoer, bedoeld in het eerste lid, voldoet aan de eis, bedoeld in het eerste lid, of, indien deze leiding bij meer personen berust, tenminste een van hen.

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

Artikel 27

1. De vervoerder die openbaar vervoer, anders dan per trein, of besloten busvervoer verricht, voldoet aan de eis van vakbekwaamheid indien wordt overgelegd:

a. een door Onze Minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de onderwerpen en het opleidingsniveau van bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG en die overeenkomstig die bijlage zijn georganiseerd, of,

b. een verklaring van vakbekwaamheid die op grond van artikel 3, vierde lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, door een andere lidstaat, dan wel door een andere staat die partij is bij de EER, is afgegeven.

2. Een getuigschrift als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, geldt als een verklaring van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 3, vierde lid, onderdeel d, van richtlijn nr. 96/26/EG.

3. In geval van overlegging van een na 1 oktober 1999 afgegeven verklaring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, door een persoon die zijn normale verblijfplaats als bedoeld in artikel 1, tweede lid, van richtlijn nr. 96/26/EG, in Nederland heeft, legt die persoon een door Onze Minister, erkend aanvullend examen af als bedoeld in artikel 3, vierde lid, onderdeel f, van richtlijn nr. 96/26/EG.

4. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald van welke onderwerpen, genoemd in bijlage I van richtlijn nr. 96/26/EG, vrijstelling kan worden verleend aan houders van de in die regeling genoemde diploma's.

Artikel 28

1. De vervoerder die taxivervoer verricht voldoet aan de eis van vakbekwaamheid indien wordt overgelegd:

a. een door Onze Minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de door Onze Minister vastgestelde onderwerpen, of

b. een voor het beroep van vervoerder die taxivervoer verricht afgegeven EG-verklaring als bedoeld in artikel 10 van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen.

2. Een getuigschrift als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, geldt als een EG-verklaring als bedoeld in artikel 10 van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de

gevallen waarin en de wijze waarop een EG-verklaring als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt verstrekt.

4. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een EG-verklaring voor taxivervoer in behandeling nadat de door Onze Minister vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

5. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald van welke onderwerpen, bedoeld in het eerste lid, onder a, vrijstelling kan worden verleend aan houders van in die regeling genoemde diploma's.

Artikel 29

1. Indien de vervoerder door overlijden, wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van degene die op grond van artikel 26 voldeed aan de eis van vakbekwaamheid in een onderneming, dienst of bedrijf van een gemeente, niet langer aan deze eis voldoet, kan Onze Minister, te rekenen vanaf dit moment, de belanghebbende die het vervoer wenst voort te zetten, onverminderd het vereiste van een vergunning, op verzoek voor ten hoogste een jaar ontheffing verlenen van deze eis in die onderneming of die dienst of dat bedrijf van een gemeente.

2. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een ontheffing in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

3. De periode, bedoeld in het eerste lid, kan in bijzondere gevallen met maximaal zes maanden worden verlengd.

4. Indien de vervoerder door overlijden, wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van degene die op grond van artikel 27 voldeed aan de eis van vakbekwaamheid in een onderneming, dienst of bedrijf van een gemeente, niet langer aan deze eis voldoet, kan Onze Minister, te rekenen vanaf dit moment, degene die beschikt over een praktische ervaring van ten minste drie jaar in de dagelijkse leiding van die onderneming, die dienst of dat bedrijf, in bijzondere gevallen op verzoek voor bepaalde tijd ontheffing verlenen van deze eis in die onderneming, die dienst of dat bedrijf.

5. Aan de ontheffing, bedoeld in het eerste lid, kan het voorschrift worden verbonden dat de belanghebbende binnen de periode waarvoor een ontheffing geldt, alsnog zal voldoen aan de eis van vakbekwaamheid.

§ 7. Periodieke toetsing van de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid

Artikel 30

1. De vervoerder die openbaar vervoer, anders dan per trein, of besloten busvervoer verricht, overlegt elke vijf jaar, gerekend vanaf de dag waarop de vergunning is verleend, aan Onze Minister een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 22, eerste lid, een bewijs van kredietwaardigheid als bedoeld in artikel 25, eerste of vierde lid, en toont aan dat hij voldoet aan de eis van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 27, eerste lid.

2. De vervoerder die taxivervoer verricht overlegt elke vijf jaar, gerekend vanaf de dag waarop de vergunning is verleend, aan Onze Minister een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 22, eerste lid, en toont aan dat hij voldoet aan de eis van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 28, tweede lid.

3. Onze Minister kan de vervoerder, bedoeld in het eerste lid, ten hoogste een jaar uitstel verlenen ten behoeve van het overleggen van een bewijs van kredietwaardigheid indien de vervoerder heeft aangetoond dat het op grond van de algemene bedrijfseconomische situatie van zijn

onderneming aannemelijk is dat hij voor afloop van het verleende uitstel zal voldoen aan de eis van kredietwaardigheid.

4. Indien Onze Minister vermoedt dat een persoon als bedoeld in artikel 21 niet langer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een verklaring omtrent het gedrag, kan Onze Minister verlangen dat, in afwijking van het eerste lid, die persoon binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn opnieuw een verklaring omtrent het gedrag overlegt.

HOOFDSTUK 3. CONCESSIONS EN AANBESTEDING

§ 1. Concessies

Artikel 31

Consumentenorganisaties die ingevolge de artikelen 27, eerste lid, 31, eerste lid, en 44, derde lid, van de wet om advies worden gevraagd:

- a. bezitten rechtspersoonlijkheid,
- b. behartigen krachtens hun statutaire doelstellingen of hun feitelijke werkzaamheden de belangen van de reizigers in het openbaar vervoer en
- c. zijn werkzaam op nationale of regionale schaal.

Artikel 32

Indien de concessieverlener advies vraagt aan consumentenorganisaties als bedoeld in artikel 31, over een voornemen tot het verlenen of wijzigen van een concessie dan wel tot het vaststellen van een programma van eisen, draagt hij er ten minste zorg voor dat:

- a. het advies wordt gevraagd op een zodanig tijdstip, dat het advies van wezenlijke invloed kan zijn op het voornemen,
- b. de consumentenorganisaties zo spoedig mogelijk schriftelijk door hem in kennis worden gesteld van de wijze waarop aan het uitgebrachte advies gevolg wordt gegeven en
- c. de consumentenorganisaties door hem in de gelegenheid worden gesteld nader overleg met hem te voeren indien hij voornemens is het advies niet of niet geheel te volgen.

Artikel 33

1. De onderwerpen, bedoeld in artikel 31, derde lid, van de wet waarover de concessiehouder krachtens de concessie ten minste eenmaal per jaar advies vraagt aan consumentenorganisaties als bedoeld in artikel 31 van dit besluit betreffen, voor zover de concessiehouder ten aanzien van die onderwerpen maatregelen heeft getroffen:

- a. de uitvoering van de dienstregeling,
- b. de wijze waarop de concessiehouder de reiziger informeert over de dienstregeling en de tarieven,
- c. de vervoervoorwaarden waartegen openbaar vervoer wordt verricht,
- d. de modellen van vervoerbewijzen die de concessiehouder uitgeeft,
- e. de wijze waarop en de mate waarin vervoerbewijzen verkrijgbaar zijn gesteld,
- f. de wijze waarop reizigers de prijs van het vervoerbewijs kunnen voldoen,
- g. de voorzieningen die de concessiehouder treft ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een handicap en
- h. de voorzieningen die de concessiehouder treft ten behoeve van het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid van reizigers en van het voor hem werkzame personeel.

2. Voor zover de concessieverlener ten aanzien van die onderwerpen

voorschriften aan de concessie heeft verbonden en voor zover de concessiehouder ten aanzien van die onderwerpen maatregelen heeft getroffen, is de aanhef van het eerste lid, mede van toepassing op:

- a. de procedure voor de behandeling van klachten van de reiziger en de wijze waarop de concessiehouder de reiziger hierover informeert,
- b. een regeling over een vergoeding aan de reiziger in geval van vertraging in de uitvoering van de dienstregeling en
- c. aan het publiek kenbaar gemaakte doelstellingen van de concessiehouder over de kwaliteit van het door hem te verrichten openbaar vervoer.

Artikel 34

De concessieverlener informeert consumentenorganisaties als bedoeld in artikel 31 ten minste over resultaten van maatregelen ten aanzien van:

- a. de mate van bereikbaarheid van het concessiegebied en
- b. de aanleg en onderhoud van infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer.

Artikel 35

De plicht te gedogen, bedoeld in artikel 35 van de wet, geldt ten aanzien van het gebruik door de concessiehouder van in de bijlage opgenomen categorieën of onderdelen van infrastructuur.

Artikel 36

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de vergoeding die vervoerders als bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de wet ten hoogste verschuldigd zijn.

§ 2. Aanbesteding

Artikel 37

1. Op aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer waarvan de geraamde waarde exclusief omzetbelasting tenminste het in artikel 7, eerste lid, onderdeel a, tweede streepje, onder ii van richtlijn nr. 92/50/EEG vermelde bedrag bedraagt, zijn, onverminderd het bij of krachtens de wet bepaalde, van overeenkomstige toepassing de artikelen 2, tweede lid, 3, 4 en 5a van het Besluit overheidsaanbestedingen.

2. Voorzover de wet niet anders bepaalt, wenden concessieverleners zich zonder discriminatie en onder dezelfde voorwaarden als die welke zij voor gegadigden in Nederland stellen, tot dienstverleners in andere lidstaten van de Europese Unie en in overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte die voldoen aan de vereisten, gesteld krachtens de richtlijn nr. 92/50/EEG.

3. Op aanbesteding als bedoeld in het eerste lid zijn de in artikel 15, eerste lid, van het Besluit overheidsaanbestedingen genoemde artikelen van richtlijn nr. 92/50/EEG die op de in dat artikellid bedoelde opdrachten voor dienstverlening worden toegepast, van overeenkomstige toepassing met uitzondering van de artikelen 9, 10, 16, derde lid, en 23, eerste lid van richtlijn nr. 92/50/EEG.

Artikel 38

Het besluit tot concessieverlening geschiedt op grond van gunningscriteria nadat de geschiktheid van de vervoerders die niet uit hoofde van de wet, artikel 37 of andere door de concessieverlener bij de aanbesteding

gestelde voorwaarden zijn uitgesloten, door de concessieverlener is vastgesteld.

Artikel 39

1. Onverminderd hetgeen bij concessieverlening is bepaald, verstrekt een concessiehouder met het oog op de voorbereiding van aanbesteding van een concessie desgevraagd aan een concessieverlener:

- a. gegevens over de vervoeromvang per lijn of traject in absolute reizigersaantallen of in reizigerskilometers,
- b. gegevens over de gerealiseerde kosten van de uitvoering van de concessie,
- c. gegevens over de tijdens de concessieperiode door de concessiehouder verkochte vervoerbewijzen op jaarbasis met de bijbehorende opbrengsten per kaartsoort en per tarief en
- d. overige gegevens die naar het oordeel van de concessieverlener noodzakelijk zijn voor de voorbereiding van aanbesteding van een concessie.

2. De in het eerste lid, onderdeel b, bedoelde kosten worden ingedeeld naar de kostensoorten personeel en materieel en zodanig gespecificeerd en toegelicht dat een overzichtelijk beeld ontstaat van de samenstelling ervan, van de samenhang tussen kostensoorten en van de relatie met het niveau van de dienstverlening.

3. De concessiehouder verstrekt de gegevens, bedoeld in het eerste lid, onderdelen b en c, desgevraagd vergezeld van een toelichting en een verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

4. Het eerste, tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing op een vervoerder die openbaar vervoer verricht zonder een daartoe verleende concessie, indien de gegevens noodzakelijk zijn voor de voorbereiding van aanbesteding van een concessie voor dat openbaar vervoer.

Artikel 40

1. De concessieverleners die een concessie hebben verleend, zenden een kennisgeving betreffende het verloop en de uitslag van de aanbestedingsprocedure aan Onze Minister.

2. Bij ministeriële regeling worden regels vastgesteld over de gegevens die de kennisgeving tenminste moet bevatten.

HOOFDSTUK 4. VERVOERVOORWAARDEN EN BEPALINGEN VOOR DE REIZIGER

§ 1. Nationale vervoerbewijzen

Artikel 41

1. Een nationaal vervoerbewijs is geldig in geheel Nederland met uitzondering van de gebieden waarvoor Onze Minister op verzoek van een concessieverlener of ambtshalve heeft bepaald dat het nationaal vervoerbewijs niet geldig is.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over het verzoek, bedoeld in het eerste lid, en over de gevallen waarin en over gebieden waarvoor een nationaal vervoerbewijs niet geldig is.

Artikel 42

1. Bij ministeriële regeling worden regels vastgesteld over de voor nationale vervoerbewijzen geldende tarieven waarbij onder meer onderscheid kan worden gemaakt naar soorten reizigers.
2. Bij het vaststellen van een tarief kan Onze Minister uitgaan van een zone-indeling.

Artikel 43

1. Een model van een nationaal vervoerbewijs:
 - a. bevat een vermelding van de prijs van het vervoerbewijs en
 - b. is zodanig ingericht dat de houder van het vervoerbewijs en de in de artikelen 87, 88 en 89 van de wet bedoelde ambtenaren en personen de geldigheid van het vervoerbewijs kunnen vaststellen en
 - c. voldoet aan andere bij ministeriële regeling vastgestelde eisen.
2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden vastgesteld over eisen die aan nationale vervoerbewijzen kunnen worden gesteld, waaronder over de verkrijgbaarheid.

§ 2. Bepalingen voor de reiziger

Artikel 44

1. Een reiziger is voor het vervoer een vervoerprijs verschuldigd overeenkomstig het daarvoor geldende tarief.
2. Na betaling van de verschuldigde vervoerprijs wordt een vervoerbewijs afgegeven.

Artikel 45

1. Het verbod, bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de wet is niet van toepassing op:
 - a. kinderen onder geleide die de leeftijd van vier jaar nog niet hebben bereikt en voor wie geen eigen zitplaats wordt verlangd,
 - b. één persoon van ten minste twaalf jaar oud en één hond die een persoon begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten,
 - c. ambtenaren en personen als bedoeld in de artikelen 87, 88 en 89 van de wet, belast met toezicht en opsporing, bij de uitoefening van de hun in die artikelen opgedragen taak.
2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over een legitimatiebewijs als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, alsmede over de afgifte ervan.

Artikel 46

1. Geen vervoerprijs is verschuldigd voor het vervoer van handbagage.
2. Onder handbagage wordt verstaan zaken die een reiziger als gemakkelijk mee te voeren, draagbaar, dan wel met de hand verrijdbaar bij zich heeft en geen zitplaats in het vervoermiddel innemen, levende dieren die gemakkelijk zijn mee te voeren en geen zitplaats innemen, alsmede zaken die door de vervoerder als handbagage zijn toegelaten.
3. Een vervoerprijs is verschuldigd voor het vervoer van:
 - a. een fiets, niet zijnde een vouwfiets, voor zover die niet door de vervoerder als handbagage is toegelaten,
 - b. levende dieren die niet als handbagage kunnen worden meege-nomen, met uitzondering van de hond, bedoeld in artikel 45, eerste lid, onderdeel b.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de vervoerprijs voor fietsen en levende dieren als bedoeld in het derde lid.

Artikel 47

1. De reiziger is met uitzondering van de gevallen, bedoeld in artikel 45, en met uitzondering van de door de vervoerder bepaalde gevallen, verplicht zich van een geldig vervoerbewijs te voorzien:

a. voordat hij, hetzij het vervoermiddel betreedt, hetzij een gedeelte van een station of halte betreedt waar hij blijkens duidelijke aanwijzingen van de vervoerder in het bezit moet zijn van een geldig vervoerbewijs of

b. zo spoedig mogelijk nadat hij het vervoermiddel of het gedeelte van het station of de halte heeft betreden, voor zover daar een met afgifte, afstempeling of ontwaarding belaste functionaris of een voor afgifte, afstempeling of ontwaarding bestemd apparaat aanwezig is.

2. Een vervoerbewijs is geldig indien:

a. het een nationaal vervoerbewijs of een door of namens de concessiehouder afgegeven vervoerbewijs betreft,

b. het vervoerbewijs overeenstemt met plaats en tijdstip van het verblijf van de houder daarvan en

c. het vervoerbewijs, voor zover het op naam is gesteld, overeenstemt met de identiteit van de houder daarvan.

3. Een vervoerbewijs is niet geldig indien het gewijzigd of anderszins bewerkt is.

Artikel 48

1. De reiziger die het vervoerbewijs waarvan hij moet zijn voorzien desgevraagd ter controle niet toont of overhandigt, is op vordering van de vervoerder de vervoerprijs verschuldigd die geldt voor het traject tussen vertrekpunt en plaats van bestemming van de reiziger.

2. Onverminderd het eerste lid, is de reiziger op vordering van de vervoerder een bij ministeriële regeling vast te stellen bedrag verschuldigd indien hij:

a. niet voldoet aan de in artikel 47, eerste lid, bedoelde verplichting,

b. het vervoerbewijs waarvan hij moet zijn voorzien desgevraagd niet toont of overhandigt,

c. een onbevoegd gewijzigd of anderszins bewerkt vervoerbewijs gebruikt,

d. een vervoerbewijs misbruikt of

e. de controle van vervoerbewijzen belemmert of verhindert.

3. De reiziger betaalt het bedrag, bedoeld in het tweede lid, terstond tezamen met de krachtens het eerste lid verschuldigde vervoerprijs.

4. Indien de reiziger de in het tweede en derde lid bedoelde bedragen terstond betaalt, is de vervoerder verplicht een betalingsbewijs af te geven, dat voor zover nodig tevens geldt als vervoerbewijs.

5. Indien de reiziger de in het tweede en derde lid bedoelde bedragen niet terstond betaalt, stelt de vervoerder hem in de gelegenheid deze bedragen alsnog te betalen binnen een week nadat het feit is geconstateerd. De vervoerder kan aan de reiziger een bewijs verstrekken op grond waarvan deze zijn reis kan aanvangen of voortzetten.

6. Indien de reiziger de in het tweede en derde lid bedoelde bedragen niet binnen een week nadat het feit is geconstateerd, heeft betaald, stelt de vervoerder hem nogmaals in de gelegenheid deze bedragen, verhoogd met een bij ministeriële regeling vast te stellen bedrag aan administratiekosten, te betalen binnen drie weken na afloop van de termijn van zeven dagen.

7. Zodra de reiziger voldoet aan het in het tweede, derde, vijfde of zesde lid bepaalde, vervalt het recht van strafvervolgning ter zake van overtreding van artikel 70, eerste lid, van de wet.

Artikel 49

Zolang een opeisbare schuld ter zake van vervoerbewijzen niet is voldaan, heeft de betrokkene geen recht op afgifte van een op naam gesteld vervoerbewijs.

Artikel 50

1. Indien van een nationaal vervoerbewijs met een geldigheidsduur van tenminste een week geen of slechts gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt, kan de reiziger onder overlegging van dit vervoerbewijs verzoeken om gehele of gedeeltelijke terugbetaling van de vervoerprijs of om ontheffing van de, eventueel resterende, betalingsverplichting.

2. Terugbetaling van de vervoerprijs dan wel ontheffing van de betalingsverplichting vindt slechts plaats indien:

a. van het vervoerbewijs geen gebruik wordt gemaakt en de reiziger het verzoek om terugbetaling of om ontheffing van de betalingsverplichting indient vóór het tijdstip waarop de geldigheid aanvangt,

b. van het vervoerbewijs slechts voor een gedeelte van de termijn van geldigheid gebruik wordt gemaakt, met dien verstande dat de terugbetaling of ontheffing slechts betrekking kan hebben op de termijn waarvoor het vervoerbewijs na overlegging nog geldig is.

3. Degene die beslist tot terugbetaling van de vervoerprijs of tot ontheffing van de betalingsverplichting is bevoegd om voor de behandeling van verzoeken als bedoeld in het eerste lid een bij ministeriële regeling vast te stellen bedrag aan administratiekosten in rekening te brengen.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld over de terugbetaling van de vervoerprijs en de ontheffing van de betalingsverplichting.

Artikel 51

Bij intrekking van een vervoerbewijs of gedeelte van een vervoerbewijs geven de in de artikelen 87, 88 en 89 van de wet bedoelde ambtenaren en personen daarvan een bewijs af aan de reiziger.

§ 3. Bepalingen over verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang

Artikel 52

1. Onder verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang als bedoeld in artikel 72 van de wet worden verstaan:

a. gedragingen waardoor de bediening en het gebruik van voorzieningen of van een vervoermiddel dan wel de taakuitoefening van het personeel van de vervoerder worden verhinderd of belemmerd,

b. misbruik maken van voorzieningen dan wel gebruik maken van voorzieningen of van een vervoermiddel op een tijdstip waarop deze niet voor gebruik beschikbaar zijn dan wel op een andere wijze dan waarvoor deze bestemd zijn,

c. uit een vervoermiddel werpen van stoffen of van voorwerpen,

d. zich in kennelijke staat van dronkenschap of onder kennelijke invloed van verdovende middelen bevinden,

e. afsteken van vuurwerk, of op zodanige wijze geluid voortbrengen dat anderen daarvan hinder ondervinden,

f. uitoefenen van beroep of bedrijf of het aanbieden van diensten,

g. tentoonstellen van voorwerpen, maken van reclame of propaganda, verspreiden van drukwerken, bedelen of houden van inzamelingen,

h. meenemen in een vervoermiddel van dieren, stoffen of voorwerpen,

die hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken,

i. roken in een vervoermiddel, station of halte, of gedeelten daarvan, ten aanzien waarvan de vervoerder heeft aangegeven dat roken niet is toegestaan,

j. zich bevinden op een station of halte op een tijdstip dat deze kenbaar gesloten is of op een gedeelte van een station of halte dat kenbaar daartoe niet toegankelijk is,

k. zich op een station of halte begeven langs een andere dan de daarvoor bestemde weg,

l. op een andere wijze hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken.

2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover de vervoerder daarvoor, met inachtneming van de belangen van de reizigers, toestemming heeft gegeven.

Artikel 53

Onder aanwijzingen betreffende orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang wordt mede verstaan de door of vanwege de vervoerder kenbaar gemaakte aanduidingen in beeld of geschrift.

HOOFDSTUK 5. RIJKSBIJDRAGE VOOR EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER

§ 1. Berekening van de bijdrage en de vervoeropbrengsten

Artikel 54

1. Voor het vaststellen van het gebruik van openbaar vervoer, bedoeld in artikel 77, van de wet gaat Onze Minister uit van de vervoeropbrengsten per concessieverlener of een bij ministeriële regeling vast te stellen deel daarvan.

2. Onze Minister kan voor het berekenen van de vervoeropbrengsten per concessieverlener gebruik maken van onderzoek naar het gebruik van het openbaar vervoer.

Artikel 55

1. De bijdrage die wordt verleend voor exploitatie van openbaar vervoer aan een concessieverlener wordt berekend door de vervoeropbrengsten, bedoeld in artikel 54, te vermenigvuldigen met een rekenfactor.

2. Onze Minister kan bij de berekening van de rekenfactor, bedoeld in het eerste lid, rekening houden met:

a. het bedrag aan jaarlijks beschikbare middelen voor de exploitatie van openbaar vervoer zoals afgeleid uit het hoofdstuk van Verkeer en Waterstaat op de rijksbegroting,

b. de vervoeropbrengsten, bedoeld in artikel 54.

3. Bij ministeriële regeling worden regels vastgesteld over de wijze waarop de rekenfactor wordt berekend.

Artikel 56

1. Onze Minister kan bij het berekenen van de bijdrage rekening houden met:

a. demografische, geografische en vervoerkundige kenmerken,

b. inzet van het soort vervoermiddel,

c. onderhoud railinfrastructuur,

d. verbetering van de verhouding tussen de opbrengsten en de bijdrage.

2. Bij ministeriële regeling worden regels vastgesteld over de wijze waarop rekening wordt gehouden met de in het eerste lid genoemde onderdelen.

Artikel 57

1. Onze Minister kan per concessieverlener de bijdrage verhogen met een forfaitair bedrag.

2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de gevallen waarin, de wijze waarop en de periode waarvoor de bijdrage wordt verhoogd en de daaraan te verbinden verplichtingen.

Artikel 58

1. Onze Minister kan bij het berekenen van de bijdrage wijzigingen ten opzichte van een voorgaand jaar beperken met nader vast te stellen percentages of bedragen.

2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de gevallen waarin Onze Minister wijzigingen kan beperken alsmede over de percentages of bedragen waarmee wijzigingen worden beperkt.

Artikel 59

1. De vervoeropbrengsten, bedoeld in artikel 54, bestaan uit:

a. verkochte vervoerbewijzen in een periode van twaalf maanden voorafgaande aan het jaar waarop de te verlenen bijdrage betrekking heeft, met uitzondering van het gedeelte van het bij het vervoerbewijs behorende tarief dat betrekking heeft op een niet uit openbaar vervoer bestaande daaraan aansluitende of daarmee gepaard gaande prestatie,

b. andere bij ministeriële regeling genoemde vervoeropbrengsten.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de wijze waarop het niet uit openbaar vervoer bestaande gedeelte van het tarief, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt bepaald

Artikel 60

Onder vervoerbewijzen als bedoeld in artikel 59, onderdeel a, worden verstaan:

a. nationale vervoerbewijzen als bedoeld in artikel 30 van de wet,

b. vervoerbewijzen als bedoeld in artikel 32, tweede lid, onderdeel d, van de wet die tenminste bevatten de geldigheidsduur en het gebied waarbinnen met het vervoerbewijs mag worden gereisd en zijn afgegeven tegen een vooraf bekendgemaakt tarief,

c. andere bij ministeriële regeling genoemde soorten vervoerbewijzen.

Artikel 61

1. Indien Onze Minister toepassing geeft aan artikel 78 van de wet wordt een bij ministeriële regeling vastgesteld percentage van aan het desbetreffende concessiegebied toe te rekenen opbrengsten als bedoeld in artikel 59 van dit besluit op de bijdrage aan de desbetreffende concessieverlener in mindering gebracht.

2. In de ministeriële regeling, bedoeld in het eerste lid, worden regels vastgesteld over de wijze waarop het in mindering te brengen deel wordt berekend.

Artikel 62

Indien Onze Minister toepassing geeft aan artikel 81, onderdeel a, van de wet wordt het gebruik van het openbaar vervoer in het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft op bij ministeriële regeling vast te stellen wijze berekend.

Artikel 63

Indien Onze Minister op grond van artikel 81, onderdeel b, van de wet de voor een bepaald jaar verleende bijdrage gewijzigd vaststelt, geschiedt dit overeenkomstig artikel 61 van dit besluit.

Artikel 64

1. Indien Onze Minister op grond van artikel 81, onderdeel c, van de wet de voor een bepaald jaar verleende bijdrage gewijzigd vaststelt, geschiedt dat over het loon-, onderscheidenlijk prijsgevoelige deel van de vastgestelde bijdrage voor openbaar vervoer.

2. Berekening van de wijzigingen van lonen geschiedt met behulp van het indexcijfer voor de loonvoet van de marktsector.

3. De in het tweede lid bedoelde berekening geschiedt over het bij ministeriële regeling vast te stellen loongevoelige deel van de exploitatie van openbaar vervoer.

4. Berekening van wijziging van prijzen geschiedt met behulp van het indexcijfer voor de materiële overheidsconsumptie.

5. De in het vierde lid bedoelde berekening geschiedt over het bij ministeriële regeling vast te stellen prijsgevoelige deel van de verleende bijdrage.

§ 3. Besteding en bevoorschotting van de bijdrage

Artikel 65

1. De bijdrage kan uitsluitend worden besteed aan uitgaven voor:

- a. de ontwikkeling, verlening en uitvoering van een concessie, met inbegrip van het volgen van en de controle op het verrichten van openbaar vervoer,

- b. de aanleg en onderhoud van infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer,

- c. het reserveren van financiële middelen ten behoeve van openbaar vervoer.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld over de besteding aan uitgaven als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 66

Onze Minister verleent voorschotten in maandelijkse termijnbedragen, elk ter hoogte van een dertiende van de verleende bijdrage, waarbij in de maand april twee termijnbedragen worden betaald.

Artikel 67

Met het oog op de verlening en vaststelling van de bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer worden door de concessieverlener aan Onze Minister gegevens verstrekt over:

- a. de door hem verleende concessies met inbegrip van de daaraan verbonden voorschriften, alsmede over de voor de verlening van de concessie gevolgde procedure,
- b. de maandelijkse aantallen verkochte vervoerbewijzen met bijbehorende opbrengsten, per kaartsoort, per verkooppunt en per tarief,
- c. de jaarlijkse aantallen verkochte vervoerbewijzen met de bijbehorende opbrengsten, per kaartsoort, per verkooppunt en per tarief en
- d. overige gegevens die naar het oordeel van Onze Minister noodzakelijk zijn voor het maken van berekeningen van het gebruik, de kosten en de opbrengsten van openbaar vervoer.

Artikel 68

Met het oog op de verantwoording van de vastgestelde bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer verstrekt de concessieverlener Onze Minister:

- a. de jaarrekening van de concessiehouders,
- b. gegevens omtrent de aard en de omvang van de activiteiten waarvoor de bijdrage is aangewend en de daaraan verbonden uitgaven en inkomsten en
- c. gegevens die naar het oordeel van Onze Minister noodzakelijk zijn voor het verantwoorden van de vastgestelde bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer.

Artikel 69

Met het oog op de verlening en vaststelling van de bijdrage alsmede de verantwoording van de vastgestelde bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer verstrekken concessiehouders desgevraagd Onze Minister de gegevens, bedoeld in artikel 67, onderdelen b, c en d.

Artikel 70

De in de artikelen 67, onderdeel c, en 68 bedoelde gegevens gaan, voor zover door Onze Minister nodig geacht, vergezeld van een toelichting en een verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 71

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de wijze waarop de gegevens, bedoeld in de artikelen 67 tot en met 70 worden verstrekt alsmede over een procedure voor de controle van die gegevens.

§ 5. Experimentenregeling

Artikel 72

1. Onze Minister kan bij wijze van experiment voor ten hoogste zes concessieverleners afwijken van de artikelen 66 en 77, en toepassing geven aan artikel 81, onderdeel a, van de wet, indien:

- a. door de concessieverlener voor 1 januari 2002 voor ten minste 35%

van de omzet van het openbaar vervoer een of meer concessies zijn verleend na een procedure van aanbesteding,

b. door de concessieverlener voor 1 januari 2005 een of meer concessies zijn verleend na een procedure van aanbesteding voor het gehele openbaar vervoer, of

c. door de concessieverlener ten genoegen van Onze Minister extra maatregelen worden genomen ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld over de wijze waarop toepassing wordt gegeven aan het eerste lid. Deze regels bevatten in ieder geval bepalingen over:

a. de wijze waarop afgeweken wordt van artikel 77 van de wet,

b. de deelnemende concessieverleners,

c. de wijze waarop aan de voorwaarden, genoemd in het eerste lid, onderdelen a, b en c, moet worden voldaan,

d. de aan de verstrekking van de bijdrage te verbinden verplichtingen,

e. de maximale looptijd per experiment,

f. de wijze waarop het experiment wordt geëvalueerd.

HOOFDSTUK 6. EISEN TE STELLEN AAN VERVOERDERS, BESTUURDERS EN MATERIEEL

§ 1. Eisen te stellen aan vervoerders en bestuurders

Artikel 73

Met het oog op de herkenbaarheid voor de reiziger kunnen bij ministeriële regeling regels worden vastgesteld over de verplichting voor de vervoerder om het te hanteren tarief voor het taxivervoer duidelijk zichtbaar te tonen zowel van buitenaf als in de auto waarmee dat vervoer wordt verricht, alsmede kenbaar te maken in een dag-, nieuws- of huis-aan-huis-blad, dan wel op een andere wijze.

Artikel 74

1. Met het besturen van een bus wordt slechts diegene belast, die in het bezit is van een niet ouder dan vijf jaar zijnde geneeskundige verklaring waaruit blijkt dat hij geen lichamelijke of geestelijke afwijkingen heeft welke hem zouden kunnen beletten een bus naar behoren te besturen en dat hij beschikt over voldoende gehoor- en gezichtsvermogen. De geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een arts die deel uit maakt van een dienst als bedoeld in artikel 14, derde lid, tweede volzin, van de Arbeidsomstandighedenwet 1998.

2. Indien Onze Minister vermoedt dat de bestuurder van een bus, werkzaam in het openbaar vervoer of besloten busvervoer, niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in het eerste lid, kan Onze Minister verlangen dat die bestuurder zich binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn aan een nieuw geneeskundig onderzoek onderwerpt. Indien dit onderzoek daartoe aanleiding geeft, kan de geneeskundige verklaring worden ingetrokken.

3. De bestuurder van een bus is verplicht de geneeskundige verklaring bij zich te hebben.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de afgifte van een geneeskundige verklaring en een geneeskundig onderzoek.

Artikel 75

1. Met het besturen van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, wordt slechts diegene belast, die in het bezit is van een geldige, behoorlijk leesbare, door Onze Minister verstrekte chauffeurspas, volgens het bij ministeriële regeling vast te stellen model.

2. De bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is in het bezit van een geldige, behoorlijk leesbare chauffeurspas en houdt deze zichtbaar voor de reiziger aanwezig in die auto.

3. De chauffeurspas is geldig voor een periode van vijf jaar, gerekend vanaf de datum van verstrekking.

Artikel 76

1. Bij de aanvraag voor de chauffeurspas worden de volgende documenten overgelegd:

a. een rijbewijs als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 dan wel een door het bevoegde gezag buiten Nederland afgegeven rijbewijs, dat geldig is voor het besturen van het motorrijtuig waarmee wordt gereden,

b. een geneeskundige verklaring die niet ouder is dan twee maanden, die voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 74, eerste lid,

c. een met het oog op het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur verleende verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de justitiële documentatie en op de verklaringen omtrent het gedrag, die niet ouder is dan twee maanden.

2. Op de aanvrager die woonachtig is in een andere lidstaat dan Nederland dan wel een andere staat die partij is bij de EER, is voor wat betreft de verklaring omtrent het gedrag, artikel 22, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

3. Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een chauffeurspas in behandeling nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van deze behandeling is ontvangen.

Artikel 77

1. Indien Onze Minister vermoedt dat de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een geneeskundige verklaring of een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in artikel 76, eerste lid, onderdeel b, respectievelijk c, kan Onze Minister verlangen dat die bestuurder zich binnen een door hem vast te stellen termijn aan een nieuw geneeskundig onderzoek onderwerpt, respectievelijk opnieuw verzoekt om afgifte van een verklaring omtrent het gedrag. De bestuurder overlegt binnen een door Onze Minister vast te stellen termijn de nieuwe geneeskundige verklaring of de nieuwe verklaring omtrent het gedrag.

2. Onze Minister kan de chauffeurspas intrekken indien:

a. niet langer wordt voldaan aan de eisen op grond waarvan deze eerder werd verstrekt,

b. na verstrekking van een chauffeurspas blijkt dat deze is verkregen op grond van door de aanvrager verstrekte onjuiste gegevens,

c. indien de bestuurder niet of niet tijdig een nieuwe geneeskundige verklaring of een nieuwe verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in het eerste lid overlegt,

d. de chauffeurspas door toedoen van de bestuurder wordt misbruikt,

e. is gehandeld in strijd met het bij of krachtens dit besluit bepaalde omtrent de chauffeurspas.

3. Degene aan wie een chauffeurspas is verstrekt, levert deze binnen vier weken na intrekking of na verloop van de geldigheidstermijn in bij Onze Minister.

Artikel 78

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden vastgesteld over de aanvraag, verstrekking, intrekking en inlevering van de chauffeurspas alsmede over de uitvoering van artikel 77, eerste lid.

§ 2. Eisen te stellen aan materieel

Artikel 79

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

Artikel 80

1. Het is verboden openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer met een bus of auto te verrichten indien op het kentekenbewijs een aanduiding als bedoeld in artikel 28, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 ontbreekt.

2. Een keuringsbewijs als bedoeld in artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994, dat is afgegeven voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer met een bus of auto, verliest zijn geldigheid indien hieruit niet blijkt dat is voldaan aan de eisen, bedoeld in het derde lid, onderdeel b.

3. Bij ministeriële regeling kunnen, onverminderd het bepaalde bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994, regels worden gesteld inzake de inrichting, uitrusting en keuring van bussen en auto's, alsmede de voor de keuring verschuldigde vergoedingen, ten behoeve van de afgifte van:

- a. de aanduiding op het kentekenbewijs, bedoeld in het eerste lid,
- b. het keuringsbewijs, bedoeld in artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 81

1. Op het kentekenbewijs wordt het hoogste aantal personen, buiten de bestuurder, dat met een bus of auto mag worden vervoerd, vermeld, waarbij rekening kan worden gehouden met het soort vervoer dat wordt verricht en met de wijze waarop wordt plaats genomen in de bus of auto.

2. Het is verboden met een bus of auto meer personen te vervoeren, dan wel deze voor ander vervoer te gebruiken dan blijkt uit het kentekenbewijs is toegestaan.

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden vastgesteld omtrent de wijze waarop het aantal personen, bedoeld in het eerste lid, wordt bepaald.

Artikel 82

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

2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld inzake:

- a. de voorwaarden voor de aanwijzing, bedoeld in het eerste lid,
- b. het gebruik van de boordcomputer,
- c. de keuringen van de boordcomputer.

3. In de regels, bedoeld in het tweede lid, kan worden voorgeschreven dat bepaalde door de boordcomputer geregistreerde gegevens gedurende een bepaalde periode door de vervoerder moeten worden bewaard.

Artikel 83

1. Voor het verrichten van taxivervoer is het gebruik van een boordcomputer als bedoeld in artikel 82 verplicht, tenzij de boordcomputer, buiten toedoen van de vervoerder of de gebruiker, buiten gebruik is.

2. Indien de boordcomputer buiten gebruik is, is artikel 127, eerste lid, onderdelen d en e, van toepassing.

HOOFDSTUK 7. CABOTAGEVERVOER

Artikel 84

Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. verordening (EG) nr. 12/98: verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Unie van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn (PbEG L 4),

b. cabotagevervoer: het verrichten van binnenlands personenvervoer met touringcars en met autobussen over de weg in een lidstaat, dan wel in een andere staat die partij is bij de EER, door een onderneming die is gevestigd in een andere lidstaat dan wel in een andere staat die partij is bij de EER.

Artikel 85

Op het cabotagevervoer dat in Nederland op grond van verordening (EG) nr. 12/98 is toegestaan, is hoofdstuk I, paragraaf 3, van de wet, niet van toepassing.

Artikel 86

Het is verboden cabotagevervoer te verrichten in strijd met het bepaalde bij of krachtens verordening (EG) nr. 12/98.

Artikel 87

1. Reisbladenboekjes als bedoeld in artikel 6, derde lid, van verordening (EG) nr. 12/98 worden voor Nederland afgegeven door Onze Minister nadat de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding voor de kosten van de afgifte van een dergelijk reisbladenboekje, is ontvangen.

2. De gebruikte reisbladen als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van verordening (EG) nr. 12/98 worden teruggezonden aan Onze Minister.

Artikel 88

De in Nederland gevestigde vervoerder die cabotagevervoer verricht als bedoeld in artikel 3, eerste en tweede lid, van verordening (EG) nr. 12/98, verstrekt aan Onze Minister binnen een maand na ieder kalenderkwartaal de gegevens over dit cabotagevervoer dat tijdens het betreffende kwartaal door hem is verricht.

§ 1. Definities

Artikel 89

Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. *verordening (EEG) nr. 684/92*: verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (PbEG 1992 L 74),
- b. *verordening (EG) nr. 2121/98*: verordening (EG) nr. 2121/98 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 2 oktober 1998 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordeningen van de Raad (EEG) nr. 684/92 en (EG) nr. 12/98 aangaande de documenten voor het personenvervoer met touringcars en autobussen (PbEG L 268),
- c. *ASOR*: Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen als bedoeld in Besluit 82/505/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen houdende afsluiting van deze overeenkomst (PbEG L 230),
- d. *Beneluxbeschikking*: Beschikking van het Comité van Ministers van 20 december 1994 M(94)7, houdende de vaststelling van additionele bepalingen inzake het reizigersvervoer met touringcars en met autobussen op het grondgebied van een Beneluxstaat,
- e. *derde land*: overeenkomstsluitende partij bij de ASOR, niet zijnde de Europese Gemeenschappen, een lidstaat of een staat die partij is bij de EER,
- f. *ander land*: land, niet zijnde een lidstaat of een derde land,
- g. *geregeld vervoer*:
 - 1°. in de relatie met andere lidstaten en met staten die partij zijn bij de EER: geregeld vervoer in de zin van artikel 2, eerste lid van verordening (EEG) nr. 684/92, met uitzondering van een bijzondere vorm van geregeld vervoer, voor zover dat vervoer beantwoordt aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 1 van die verordening,
 - 2°. in de relatie met derde landen: geregeld vervoer als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de ASOR,
 - 3°. in de relatie met andere landen: geregeld vervoer als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de ASOR, tenzij anders bepaald in de met deze landen gesloten overeenkomsten,
- h. *een bijzondere vorm van geregeld vervoer*:
 - 1°. in de relatie met andere lidstaten en met staten die partij zijn bij de EER: een bijzondere vorm van geregeld vervoer in de zin van artikel 2, eerste lid, punt 2, onder a tot en met c, van verordening (EEG) nr. 684/92, voor zover dat vervoer beantwoordt aan de voorwaarde, bedoeld in artikel 1, van die verordening,
 - 2°. in de relatie met derde landen: een bijzondere vorm van geregeld vervoer in de zin van artikel 3, tweede lid, van de ASOR,
 - 3°. in de relatie met andere landen: een bijzondere vorm van geregeld vervoer als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de ASOR, tenzij anders bepaald in de met deze landen gesloten overeenkomsten,
- i. *pendelvervoer*:
 - 1°. in de relatie met derde landen: pendelvervoer als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de ASOR,
 - 2°. in de relatie met andere landen: pendelvervoer als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de ASOR, tenzij anders bepaald in de met deze landen gesloten overeenkomsten,
- j. *ongeregeld vervoer*:
 - 1°. in de relatie met andere Beneluxlanden: ongeregeld vervoer in de zin van artikel 4 van de Beneluxbeschikking,

2°. in de relatie met andere lidstaten en met staten die partij zijn bij de EER: ongeregeld vervoer als bedoeld in artikel 2, derde lid, van verordening (EEG) nr. 684/92, voor zover dat voldoet aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 1 van die verordening,

3°. in de relatie met derde landen: ongeregeld vervoer in de zin van artikel 2, eerste lid, van de ASOR voor zover dat vervoer beantwoordt aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 1 van deze overeenkomst,

4°. in de relatie met andere landen: het grensoverschrijdend vervoer van personen met autobussen dat noch aan de definitie van geregeld vervoer in de onderdeel i, noch aan de definitie van pendelvervoer in onderdeel i voldoet, omvattende:

- het vervoer in gesloten rondritten, daaronder begrepen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt,

- het vervoer waarbij de heenreis met en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt,

- alle andere vormen van vervoer.

k. *vervoer voor eigen rekening*: vervoer voor eigen rekening als bedoeld in artikel 4.

§ 2. Algemene bepalingen

Artikel 90

Op vervoer van personen dat in Nederland wordt verricht door een vervoerder die niet in Nederland is gevestigd en waarbij voor dat vervoer ten minste een grens tussen landen wordt overschreden, is de wet slechts van toepassing voor zover voorzien in dit hoofdstuk.

Artikel 91

1. Onze Minister beslist op een aanvraag om een vergunning, een attest of een bewijs van toelating voor internationaal vervoer als bedoeld in dit hoofdstuk. Hij kan ambtshalve of op verzoek de vergunning, het attest of het bewijs van toelating vernieuwen, wijzigen of intrekken. De vergunning kan tevens ambtshalve worden geschorst.

2. Reisbladenboekjes als bedoeld in artikel 11, vierde lid, van verordening (EEG) nr. 684/92 en artikel 7, eerste lid, van de ASOR, worden voor Nederland afgegeven door Onze Minister.

3. Een kopie van het reisblad als bedoeld in artikel 2 van verordening (EG) nr. 2121/98 en in artikel 13 van de ASOR, wordt op het hoofdkantoor van de desbetreffende vervoerder tenminste twee jaar bewaard.

Artikel 92

Een communautaire vergunning als bedoeld in artikel 3bis van verordening (EEG) nr. 684/92 wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend indien hem een vergunning voor collectief personenvervoer is verleend als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de wet.

Artikel 93

Het is verboden een bewerkt gewaarmerkt afschrift van een vergunning te gebruiken.

Artikel 94

Hoofdstuk 2, paragrafen 1, 2 en 3, zijn van overeenkomstige toepassing op de verlening, wijziging of intrekking van vergunningen en documenten als bedoeld in dit hoofdstuk.

§ 3. Geregeld vervoer en een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar andere lidstaten

Artikel 95

Het is verboden in strijd met het bepaalde bij of krachtens verordening (EEG) nr. 684/92 geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer te verrichten van en naar andere lidstaten en van en naar staten die partij zijn bij de EER.

Artikel 96

De vervoerder die geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer verricht van en naar andere lidstaten dan wel van en naar staten die partij zijn bij de EER, draagt zorg dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht, een gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning aanwezig is en:

a. indien het geregeld vervoer betreft: de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning,

b. indien het een bijzondere vorm van geregeld vervoer betreft: de overeenkomst, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van verordening (EEG) nr. 684/92 of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van de vergunning.

Artikel 97

1. De in Nederland gevestigde vervoerder die geregeld vervoer verricht van en naar andere lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER, verstrekt aan Onze Minister binnen twee maanden na afloop van ieder kalenderjaar, de gegevens in een vervoerverslag van elk in dat jaar per kwartaal verricht vervoer.

2. Onze Minister stelt het model vast voor het vervoerverslag.

§ 4. Geregeld vervoer en een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen en andere landen

Artikel 98

1. Het is verboden geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen of andere landen te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning.

2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend indien hem een vergunning voor collectief personenvervoer is verleend.

Artikel 99

1. Indien de vervoerder, aan wie een vergunning is verleend voor het verrichten van geregeld vervoer, het voornemen heeft de exploitatie te beëindigen voordat de vergunning haar geldigheid heeft verloren, stelt hij uiterlijk drie maanden vóór het tijdstip waarop hij zich voorstelt de exploitatie te beëindigen, Onze Minister schriftelijk in kennis van dit voornemen onder opgave van de redenen.

2. De vervoerder maakt zijn voornemen op zodanige wijze kenbaar, dat de betrokken reizigers en overige belanghebbenden ervan kunnen kennis nemen.

Artikel 100

De vervoerder die geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen en andere landen verricht, draagt zorg dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht aanwezig is:

- a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning,
- b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft: het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer.

Artikel 101

1. De in Nederland gevestigde vervoerder die geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen of andere landen verricht, verstrekt aan Onze Minister binnen twee maanden na afloop van ieder kalenderjaar van elk in dat jaar per kwartaal verricht vervoer de gegevens in een vervoerverslag.

2. Onze Minister stelt het model vast voor het vervoerverslag.

§ 5. Pendelvervoer van en naar derde landen en andere landen

Artikel 102

1. Het is verboden pendelvervoer van en naar derde landen en andere landen te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning, tenzij met een land is overeengekomen dat geen vergunning is vereist.

2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend indien hem een vergunning voor collectief personenvervoer is verleend.

Artikel 103

De vervoerder die pendelvervoer verricht van en naar derde landen of andere landen, draagt zorg dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht aanwezig is:

- a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning,
- b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft: het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer.

§ 6. Ongeregeld vervoer met bussen uit lidstaten, derde landen en andere landen

Artikel 104

1. Het is vervoerders die in Nederland, België of Luxemburg zijn gevestigd, verboden ongeregeld vervoer te verrichten in strijd met de Beneluxbeschikking.

2. Onverminderd het eerste lid, is het verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in lidstaten dan wel in staten die partij zijn bij de EER, ongeregeld vervoer te verrichten in strijd met het bepaalde bij of krachtens verordening (EEG) nr. 684/92.

3. Het is verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in derde landen, ongeregeld vervoer te verrichten in strijd met de ASOR.

Artikel 105

Het is verboden ongeregeld vervoer als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, van de ASOR, van en naar derde landen te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning, met uitzondering van het vervoer, bedoeld in artikel 5, tweede lid, van die overeenkomst.

Artikel 106

Het is verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in een andere staat, ongeregeld vervoer te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning, tenzij met een staat is overeengekomen dat geen vergunning is vereist.

Artikel 107

De in Nederland gevestigde vervoerder die ongeregeld vervoer als bedoeld in deze paragraaf verricht, is houder van een vergunning voor collectief personenvervoer.

Artikel 108

De vervoerder die ongeregeld vervoer verricht met bussen van en naar lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER of derde landen, draagt zorg dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht aanwezig is:

- a. indien het betreft vervoer als bedoeld in artikel 2, derde lid, punt 1, eerste alinea van verordening (EEG) nr. 684/92 van en naar lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER: het reisblad en het gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning,
- b. indien het betreft vervoer als bedoeld in artikel 5, eerste en tweede lid, van de ASOR van en naar derde landen en het wordt verricht door een in Nederland gevestigde vervoerder: het reisblad en het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer,
- c. indien het betreft vervoer als bedoeld in artikel 5, derde lid, van de ASOR van en naar derde landen en het wordt verricht door een in Nederland gevestigde vervoerder: een gewaarmerkt afschrift van de vergunning en het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer.

Artikel 109

De vervoerder die ongeregeld vervoer verricht van en naar andere landen, draagt zorg dat:

- a. in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht, indien het vervoer betreft waarvoor op grond van artikel 105 een vergunning is vereist, de vergunning aanwezig is krachtens welke het vervoer wordt verricht of het door Onze Minister gewaarmerkt afschrift daarvan,
- b. in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht, indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft, het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer aanwezig is.

§ 7. Vervoer voor eigen rekening

Artikel 110

Het is verboden in strijd met het bepaalde bij of krachtens verordening (EEG) nr. 684/92 vervoer voor eigen rekening te verrichten van en naar andere lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER.

Artikel 111

Voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening van en naar andere lidstaten wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts een attest afgegeven indien hem een vergunning voor collectief personenvervoer als bedoeld in artikel 4 van de wet is verleend.

Artikel 112

De vervoerder die vervoer voor eigen rekening verricht van en naar andere lidstaten dan wel staten die partij zijn bij de EER, draagt zorg dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht aanwezig is:

- a. indien het vervoer voor eigen rekening betreft als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van verordening (EEG) nr. 684/92: een attest als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van verordening (EEG) nr. 684/92,
- b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft: het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer.

Artikel 113

1. Het is verboden vervoer voor eigen rekening van en naar derde landen of andere landen te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning, tenzij met een land is overeengekomen dat geen vergunning is vereist.

2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid wordt aan de in Nederland gevestigde ondernemer slechts verleend indien hem een vergunning voor collectief personenvervoer als bedoeld in artikel 4 van de wet is verleend.

Artikel 114

De vervoerder die vervoer voor eigen rekening verricht van en naar derde landen of andere landen draagt zorg dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht aanwezig is:

- a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning,
- b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft: het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer, behorende bij een vergunning voor collectief personenvervoer als bedoeld in artikel 4 van de wet.

§ 8. Internationaal taxivervoer

Artikel 115

1. Artikel 4 van de wet is niet van toepassing op taxivervoer met een auto die blijkens het kenteken buiten Nederland is geregistreerd, mits het betreft:

- a. vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer dat begint en eindigt in het land waar de auto is ingeschreven en dat wordt uitgevoerd met dezelfde auto waarbij over het gehele traject dezelfde reizigers worden vervoerd,
- b. vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis naar het land waar de auto is ingeschreven, zonder reizigers geschiedt,
- c. vervoer waarbij de heenreis zonder reizigers geschiedt teneinde reizigers op te nemen die de auto hadden besteld voor hun aankomst in Nederland, met een bestemming buiten Nederland.

2. Artikel 4 van de wet is evenmin van toepassing op taxivervoer met een auto die blijkens het kenteken is geregistreerd in België of Luxemburg, waarbij de heenreis zonder reizigers geschiedt teneinde

reizigers op te nemen die de auto hadden besteld voordat de auto Nederland was binnengekomen.

3. De vervoerder, bedoeld in het eerste en tweede lid, beschikt over een vergunning voor het verrichten van taxivervoer van het land waar de auto is geregistreerd.

Artikel 116

1. Voor het verrichten van ander taxivervoer dan het vervoer, bedoeld in artikel 115, met een auto die blijkens het kenteken buiten Nederland is geregistreerd, is een bewijs van toelating van vervoer vereist.

2. Onze Minister verleent een bewijs van toelating van vervoer indien de vervoerder beschikt over een vergunning voor het verrichten van taxivervoer van het land waar de auto is geregistreerd.

3. Een bewijs van toelating wordt voor ten hoogste een jaar verleend.

Artikel 117

De vervoerder, bedoeld in de artikelen 115 en 116, draagt er zorg voor dat in de auto aanwezig is:

a. een vergunning als bedoeld in artikel 115 of een gewaarmerkt afschrift hiervan, dan wel een bewijs van toelating als bedoeld in artikel 116,

b. een volledig en naar waarheid voor de aanvang van de rit ingevuld, bij ministeriële regeling vastgesteld controledocument waarop tenminste is aangegeven naam en adres van de vervoerder, naam van de bestuurder, datum, kenteken en zo nodig plaatsnummer van de auto, plaats en tijdstip van vertrek van de rit en plaats en tijdstip van instappen en uitstappen van reizigers.

HOOFDSTUK 9. STRAFBEPALINGEN

Artikel 118

Overtreding van elk van de voorschriften, vervat in de artikelen 14, derde lid, 16, 19, tweede lid, 20, 26, derde lid, 74, eerste en derde lid, 75, eerste en tweede lid, 77, derde lid, 86, 87, tweede lid, 88, 91, derde lid, 93, 95, 96, 97, eerste lid, 98, eerste lid, 99, 100, 101, eerste lid, 102, eerste lid, 103 tot en met 110, 112, 113, eerste lid, 114, 115, derde lid, 116, eerste lid, 117, 127, eerste lid, onderdelen d en e, vormt een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten.

HOOFDSTUK 10. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

§ 1. Overgangsbepalingen

Artikel 119

1. Artikel 6 is van toepassing op vervoer als bedoeld in artikel 5b van het Besluit personenvervoer, waarvan de overeenkomst op het moment van inwerkingtreding van dit besluit nog niet was beëindigd.

2. Artikel 7 is van toepassing op vervoer als bedoeld in artikel 5c van het Besluit personenvervoer, waarvan de overeenkomst op het moment van inwerkingtreding van dit besluit nog niet was beëindigd.

Artikel 120

In afwijking van artikel 12 geldt voor een beslissing op een aanvraag om verlening van een vergunning voor het verrichten van taxivervoer een termijn van zes maanden, voorzover deze aanvraag is gedaan voor 1 januari 2001.

Artikel 121

1. Gedurende de periode dat vergunningen die krachtens de Wet personenvervoer zijn verleend, overeenkomstig artikel 112 of 113 van de Wet personenvervoer 2000 geldig blijven, behouden ook de op deze vergunningen verstrekte vergunningbewijzen hun geldigheid, behoudens het bepaalde in artikel 14.

2. Artikel 16 is niet van toepassing op vergunningen als bedoeld in het eerste lid, die zijn verleend voor het verrichten van openbaar vervoer.

Artikel 122

In artikel 25, vierde lid, vervalt met ingang van 1 oktober 2001 «f 10 000,- voor elke auto, bus, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig die vóór 1 oktober 1999 in gebruik is genomen en» en «die na 1 oktober 1999 in gebruik is genomen».

Artikel 123

Op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip vervalt artikel 27, derde lid, en wordt het vierde lid tot derde lid vernummerd.

Artikel 124

Degene die in het bezit is van een verklaring die voor 1 oktober 1999 overeenkomstig artikel 10 van richtlijn nr. 96/26/EG is afgegeven door Onze Minister of door een andere lidstaat dan Nederland, dan wel door een andere staat die partij is bij de EER, voldoet aan de eis van vakbekwaamheid.

Artikel 125

Tot 1 juli 2001, wordt, in afwijking van artikel 28, aan de eis van vakbekwaamheid voor het verrichten van taxivervoer voldaan indien:

a. een vervoerder die taxivervoer verricht bij de aanvraag van een vergunning voor het verrichten van taxivervoer ten genoegen van Onze Minister aantoonst in de periode van 1 juli 1999 tot 1 december 1999 gemiddeld minimaal 30 uur per week per auto taxivervoer te hebben verricht, waarbij is voldaan aan de eisen, gesteld bij of krachtens de artikelen 62 en 63 van de Wet personenvervoer en artikel 159 van het Besluit personenvervoer, zoals deze golden tot 1 januari 2000 en

b. voor 1 juli 2001 aan artikel 28, eerste lid, wordt voldaan, dan wel voor die datum, blijkt een door Onze Minister afgegeven verklaring wordt aangetoond dat een persoon als bedoeld in artikel 26, de laatste 5 jaar belast is geweest met het dagelijks beheer van een onderneming met als hoofdactiviteit taxivervoer krachtens een geldige vergunning.

Artikel 126

Degene aan wie op grond van artikel 29 van het Besluit personenvervoer, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van artikel 29, een ontheffing is verleend van de eis van vakbekwaamheid, blijft vanaf de inwerkingtreding van dit besluit ontheven van de eis van vakbekwaam-

heid onder de voorwaarden waaronder en gedurende de periode waarvoor die ontheffing is verleend.

Artikel 127

1. Tot het tijdstip van inwerkingtreding van de artikelen 82 en 83, gelden de volgende bepalingen:

a. in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, is een taxameter aanwezig die zichtbaar voor de reiziger de vervoerprijs overeenkomstig de kenbaar gemaakte tarieven aangeeft,

b. de taxameter voldoet aan de regels die bij en krachtens de IJkwet zijn gesteld,

c. behoudens in geval schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten taxivervoer, wordt taxivervoer slechts verricht indien de in de auto aanwezige taxameter wordt gebruikt,

d. de vervoerder die taxivervoer verricht draagt er voor zorg dat terstond voor aanvang en terstond na beëindiging van de rit volledig en naar waarheid een controledocument wordt ingevuld met daarop, voorzover van toepassing, de volgende gegevens:

1°. de naam en het adres van de vervoerder,

2°. de naam van de bestuurder,

3°. het kenteken van de auto,

4°. de datum en het tijdstip van aankomst en vertrek per rit, vertrek- en aankomstplaats per rit en de kilometerstand per dienst,

5°. aanvang en einde, en afstand en prijs van het vervoer per rit in beladen en onbeladen staat,

6°. de rij- en rusttijden van de bestuurder en

e. de gegevens, bedoeld in onderdeel d, worden ten minste twee jaar door de vervoerder bewaard.

2. Het eerste lid, onderdelen a en b, is niet van toepassing indien de auto uitsluitend wordt gebruikt voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten vervoer waarvoor schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd en in door Onze Minister te bepalen gevallen waarbij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen.

3. Gedurende de periode dat vergunningen nog gelden voor een beperkt gebied, is het eerste lid, onderdeel c, niet van toepassing op taxivervoer dat zich niet beperkt tot het gebied waarvoor de vergunning is verleend.

Artikel 128

Een geneeskundige verklaring die voor de inwerkingtreding van dit besluit op grond van artikel 157 van het Besluit personenvervoer is afgegeven en zijn geldigheid niet heeft verloren, wordt vanaf de inwerkingtreding van dit besluit gelijkgesteld met de verklaring, bedoeld in artikel 74.

Artikel 129

Een wijziging van richtlijn nr. 96/26/EG en richtlijn nr. 92/50/EEG gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Artikel 130

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 2.1:1, eerste lid, onderdeel e, wordt «artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 1, onderdeel e, van de Wet personenvervoer 2000.

B. In artikel 2.1:1, eerste lid, onderdeel f, wordt «artikel 1, eerste lid, onderdeel g, van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 1, onderdeel j, van de Wet personenvervoer 2000.

C. In artikel 23, eerste lid, wordt «artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 1, onderdeel h, van de Wet personenvervoer 2000.

D. In artikel 23, eerste lid, wordt «artikel 118, onderdelen i en j, van het Besluit personenvervoer» vervangen door: artikel 89, onderdelen g en h, van het Besluit personenvervoer 2000.

Artikel 131

In artikel 3 van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen² wordt «een vergunning als bedoeld in artikel 5 van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175)» vervangen door: een geldige vergunning als bedoeld in artikel 4 van de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 132

In artikel 1 van het koninklijk besluit van 16 april 1996, houdende aanwijzing van de zaken, bedoeld in artikel VI, tweede lid, van de Wet van 26 februari 1996 tot wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie en andere wetten in verband met de opheffing van de functie van verkeersschout (Stb. 155), en aanpassing van lagere regelgeving aan die wet wordt «artikel 92 van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 101 van de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 133

In artikel 3, onderdeel a, van het Besluit gevonden voorwerpen³ wordt «Wet personenvervoer» vervangen door: Wet personenvervoer 2000.

Artikel 134

In artikel 5 van het Besluit goederenvervoer over de weg⁴ wordt «Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175)» vervangen door: Wet personenvervoer 2000.

Artikel 135

In het Besluit infrastructuurfonds⁵ wordt in artikel 1 onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel i door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

j. Besluit personenvervoer: Besluit personenvervoer, zoals dat gold voor de inwerkingtreding van het Besluit personenvervoer 2000.

Artikel 136

In artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van het Interimbesluit capaciteits-toewijzing spoorwegen⁶ wordt in «artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 1, onderdeel g, van de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 137

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)⁷ wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1, onderdeel v, wordt «Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175)» vervangen door: Wet personenvervoer 2000.

B. In artikel 59, vijfde lid, wordt «Wet personenvervoer» vervangen door: Wet personenvervoer 2000.

Artikel 138

Afdeling E van de bijlage als bedoeld in artikel 3 van het Transactiebesluit 1994⁸ wordt als volgt gewijzigd:

A. «Wet personenvervoer (WPV)» wordt vervangen door: Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000).

B. «Besluit personenvervoer (BPV)» wordt vervangen door: Besluit personenvervoer 2000 (Bp 2000).

C. «E 105a – voor personenvervoer, terwijl daarin niet aanwezig is het geldig keuringsbewijs» vervalt.

D. «160 lid 2 BPV» wordt vervangen door: 81 lid 2 Bp 2000.

E. «157 lid 1 BPV» wordt telkens vervangen door: 83 lid 1 Bp 2000.

F. «32 WPV j° 61a BPV» wordt vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52a Bp 2000.

G. «32 WPV j° 61b BPV» wordt vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52b Bp 2000.

H. «32 WPV j° 61c BPV» wordt vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52c Bp 2000.

I. «32 WPV j° 61d BPV» wordt vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52d Bp 2000.

J. «32 WPV j° 61i BPV» wordt telkens vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52i Bp 2000.

K. «32 WPV j° 61j BPV» wordt vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52j Bp 2000.

L. «32 WPV j° 61k BPV» wordt vervangen door: 72 Wp 2000 j° 52k Bp 2000.

M. «33 WPV» wordt vervangen door: 82 Wp 2000.

Artikel 139

In artikel 14, eerste lid, onder 3°, van het Uitvoeringsbesluit belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992⁹, wordt «Wet personenvervoer» vervangen door: Wet personenvervoer 2000.

Artikel 140

Artikel 23, eerste lid, van het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1994¹⁰ wordt als volgt gewijzigd:

A. «in gevolge de Wet personenvervoer afgegeven vergunning» wordt vervangen door: ingevolge de Wet personenvervoer of de Wet personenvervoer 2000 afgegeven vergunning.

B. «de Wet personenvervoer» wordt vervangen door: de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 141

In artikel 4.3 van het Voertuigreglement¹¹ wordt «de Wet personenvervoer» vervangen door: de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 142

In artikel 107, eerste lid, onderdeel e, van het Vreemdelingenbesluit¹² wordt «de artikelen 57 en 63 van de Wet personenvervoer» vervangen door: artikel 4, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000.

Artikel 143

Na de inwerkingtreding van dit besluit berusten de hierna genoemde ministeriële regelingen op de daarbij vermelde artikelen van dit besluit:

- a. de Regeling aanwijzing instanties afgifte legitimatiebewijs voor gehandicapten berust op artikel 45, eerste lid, onderdeel b,
- b. de Regeling rijksbijdrage openbaar vervoer berust op de artikelen 54 tot en met 59,
- c. het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 maart 2000, nr. CDJZ/WVW/2000-343 (Stcrt. 77) berust op artikel 71,
- d. de Regeling experiment meerjarenafspraken openbaar vervoer 2000 berust op artikel 72.
- e. de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer berust mede op artikel 73,
- f. de Regeling chauffeurspas taxivervoer berust op de artikelen 75, 76 en 78,
- g. de Regeling permanente eisen bussen berust op artikel 80, derde lid, onder b,
- h. de Regeling permanente eisen taxi's berust op artikel 80, derde lid, onder b,
- i. de Regeling vaststelling regels voor de keuring van auto's berust op artikel 80, derde lid, onder a,
- j. de Regeling vaststelling regels voor de keuring van bussen berust op artikel 80, derde lid, onder a,
- k. de Regeling vaststelling controledocument internationaal taxivervoer berust op artikel 117, onderdeel b.

¹ Stb. 1998, 125, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 november 1998, Stb. 125.

² Stb. 1964, 410, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 november 1996, Stb. 572.

³ Stb. 1991, 434, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 29 april 1993, Stb. 246.

⁴ Stb. 1992, 197, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 28 april 2000, Stb. 200.

⁵ Stb. 1993, 629, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 oktober 2000, Stb. 474.

⁶ Stb. 2000, 474.

⁷ Stb. 1990, 459, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 30 augustus 1999, Stb. 395.

⁸ Stb. 1994, 390, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 november 2000, Stb. 500.

⁹ Stb. 1992, 710, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 14 november 1997, Stb. 582.

¹⁰ Stb. 1995, 153, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 december 1998, Stb. 731.

¹¹ Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 23 augustus 2000, Stb. 356.

¹² Stb. 1966, 387, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 november 1998, Stb. 644.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 9 januari 2001, nr. 6.

§ 3. Slotbepalingen

Artikel 144

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

2. Artikel 6 vervalt op 31 december 2003.

Artikel 145

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit personenvervoer 2000.

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

's-Gravenhage, 14 december 2000

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *achtentwintigste* december 2000

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

1. *openbaar vervoer per bus**
 - a. busbanen en bijbehorende brug/duiker/viaduct/aquaduct/tunnel,
 - b. busstation, inclusief voorzieningen voor aan- en afvoer van de voertuigen of in- en uitstappen van reizigers,
 - c. verkeersregelsystemen,
 - d. verkeerssignalering,
 - e. wegmarkering (incl bussluizen),
 - f. bewegwijzering,
 - g. verkeersveiligheidsvoorziening,
 - h. wisselverwarmingsinstallaties,
 - i. opstelemplacementen of remises voor zover deze een functie hebben als opstelplaats,
 - j. de gebouwen waarin de voorzieningen of installaties zijn geplaatst, voor zover deze voorzieningen en installaties uitsluitend bestemd en ingericht zijn voor het busvervoer.

* exclusief openbare wegen en uitsluitend voor openbaar vervoer openstaande wegen voor zover die onderdeel uitmaken van openbare wegen (bij voorbeeld busstroken op wegen, businhammen bij bushaltes)

§ 2. openbaar vervoer per tram of metro

- a. railwegen en bijbehorende brug/duiker/viaduct/aquaduct/tunnel,
- b. tram-/metrohalte inclusief perron,
- c. rangeerterrein, opstelsporen als onderdeel van de te bedienen baanvakken,
- d. voertuigidentificatiesystemen,
- e. voertuigbeheersingssystemen,
- f. beveiligingssysteem, g.verkeerssignalering,
- h. verlichtingsinstallaties,
- i. tractie-energievoorzieninginstallaties,
- j. wisselverwarmingsinstallaties,
- k. opstelemplacementen of remises voor zover deze een functie hebben als opstelplaats,
- l. de gebouwen waarin de voorzieningen of installaties zijn geplaatst, voor zover deze voorzieningen en installaties uitsluitend bestemd en ingericht zijn voor het tram- of metrovervoer en de (toegangs)wegen op de terreinen voor tram- of metrovervoer ten dienste van dit vervoer.

Algemeen deel

1. Inleiding

Het Besluit personenvervoer 2000 geeft een uitwerking van de Wet personenvervoer 2000 (hierna te noemen: de wet) ten behoeve van het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. Dit besluit bevat een regeling over onder meer de werkingssfeer van de wet, reisinformatie, vergunningen, aanbestedingsprocedures, vervoerbewijzen, de rijksbijdrage voor openbaar vervoer, de chauffeurspas, cabotagevervoer en internationaal vervoer per bus en auto. Bij de indeling van de verschillende onderwerpen is zoveel mogelijk de volgorde van de wet aangehouden. Een deel van de onderwerpen, met name de vergunningverlening, bepalingen omtrent taxivervoer, cabotagevervoer en internationaal vervoer, komen qua inhoud sterk overeen met de regeling in het Besluit personenvervoer, dat met de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer 2000 is komen te vervallen. Hieronder wordt op een aantal onderwerpen nader ingegaan.

2. Werkingssfeer

2.1. Openbaar vervoer op afroep

Vanuit de wens om een alternatief te bieden voor wegvallend aanbod van lijngebonden openbaar vervoer in situaties met een geringe vervoervraag – met name in landelijke gebieden – heeft de Tweede Kamer ervoor gepleit het zogenaamde «aanvullende vervoer» een plaats te geven in het geheel van het collectief personenvervoer. Hiertoe is eind 1997 het openbaar vervoer op afroep (in het maatschappelijk verkeer ook wel collectief vraagafhankelijk vervoer genoemd) voor een experimentperiode van ten hoogste zes jaar via artikel 5b van het Besluit personenvervoer onder de werking gebracht van een gedeelte van de regelgeving met betrekking tot openbaar vervoer en taxivervoer. In het onderhavige besluit is eenzelfde constructie toegepast en zijn bepaalde artikelen met betrekking tot het openbaar vervoer van overeenkomstige toepassing verklaard op het openbaar vervoer op afroep. Er is niet voor gekozen om de concessiesystematiek op dit vervoer toe te passen. Dit heeft te maken met een aantal factoren. Ten eerste hangt dit samen met de aard van het vervoer. In de praktijk is gebleken dat er decentrale overheden zijn die verschillende vervoerders van openbaar vervoer op afroep in hetzelfde gebied willen toelaten. Exclusiviteit is dan vanwege de aard van het openbaar vervoer op afroep en het ontbreken van een dienstregeling, niet meer te garanderen. In dat geval is een contract het juiste instrument. Ten tweede zou de vrije markt die nu in dit vervoer bestaat worden beperkt door de introductie van tijdelijke monopolies, dit in tegenstelling tot de situatie bij het openbaar vervoer waar via concessieverlening een gesloten markt geleidelijk wordt open gesteld. Ten derde betreft het een regeling die in beginsel tijdelijk is; in dit licht zou introductie en toepassing van de concessieverlening een doorbreking van deze opzet inhouden. Overigens moet een contract voor collectief openbaar vervoer op afroep op basis van richtlijn nr. 92/50/EEG betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening reeds worden aanbesteed. Een aanbestedingsplicht in dit besluit is derhalve niet meer nodig.

Bij de invoering van het openbaar vervoer op afroep in het Besluit personenvervoer is aangegeven dat na vier jaar aan de Staten-Generaal een verslag zou worden verstrekt over de doeltreffendheid en de effecten in de praktijk. Pas na vier jaar (eind 2001) is het mogelijk om de uitwerking

in de praktijk te evalueren: enerzijds omdat pas in 1999 sprake is van het daadwerkelijk op grote schaal opzetten van projecten, anderzijds omdat effecten pas na een opstartfase kunnen worden vastgesteld. Het zou voorbarig zijn om ter gelegenheid van de nieuwe regelgeving over beroepspersonenvervoer nu reeds over te gaan tot het structureel opnemen van openbaar vervoer op afroep in dit besluit. Derhalve heeft ook in dit besluit het vervoer een tijdelijk (experimenteel) karakter gekregen. Voordat de experimentperiode is beëindigd (eind 2003), wordt – mede op basis van de evaluatie van eind 2001 – bepaald of, en zo ja, op welke wijze deze vervoersvorm structureel in de regelgeving wordt opgenomen.

2.2. Openbaar vervoer te water

Ook bij het openbaar vervoer te water wordt het contract als voor de hand liggende rechtsvorm gekozen op basis waarvan dit vervoer wordt verricht. De toepassing van een concessiesystematiek wordt niet als wenselijk gezien omdat exclusiviteit niet wordt beoogd en in het verleden ook nooit beoogd is. Er zijn veel commerciële initiatieven met personenvervoer te water zoals personenvervoer met snelle vaartuigen, waarvan het niet wenselijk is dat ze worden gereguleerd bij voorbeeld qua dienstregeling en tarieven. Indien gekozen zou zijn voor de concessiesystematiek bij openbaar vervoer te water, dan zou de decentrale overheid veel concessies en/of ontheffingen moeten verlenen om ook het bestaande commerciële vervoer te laten voortbestaan; daarmee zou de concessie voor openbaar vervoer te water dan een soort schijn-exclusiviteit in zich hebben.

3. Vergunningen

Teneinde de integratie van het openbaar vervoer en besloten busvervoer te bevorderen wordt krachtens de wet een vergunning afgegeven voor de toegang tot het beroep van ondernemer in het collectief personenvervoer. De vergunningen voor de toegang tot het beroep van ondernemer in het openbaar vervoer en die van ondernemer in het besloten busvervoer zijn hiermee komen te vervallen.

Zoals in de wet is neergelegd, is de vergunning voor collectief personenvervoer een vergunning die toegang geeft tot het beroep en niet meer tot de markt. Bij de vergunningverlening wordt er ten behoeve van het openbaar vervoer geen toets meer uitgevoerd naar de wenselijkheid van het vervoer en het financieel belang van de vergunningverlenende overheid, zoals in het Besluit personenvervoer wel het geval was. Ten behoeve van het besloten busvervoer geldt de capaciteitseis niet meer bij de vergunningverlening. De bepalingen hieromtrent in hoofdstuk 11 van het Besluit personenvervoer inzake de bij verlening van vergunningen voor besloten busvervoer te hanteren normen, komen in dit besluit dan ook niet meer terug.

De eisen voor toegang tot het beroep van ondernemer in het openbaar vervoer en het besloten busvervoer worden in belangrijke mate bepaald door communautaire regelgeving en beogen een grote mate van gelijkwaardigheid in deze beroepsgroep te creëren. Een ondernemer dient betrouwbaar, kredietwaardig en vakbekwaam te zijn. Zoals neergelegd in richtlijn nr. 96/26/EG wordt een ondernemer niet betrouwbaar geacht indien hij is veroordeeld wegens overtreding van de voorschriften inzake de rij- en rusttijden, de technische staat van de voertuigen, de bescherming van het milieu, de beroepsaansprakelijkheid en het niet naleven van de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden. Deze betrouwbaarheidseis is in dit besluit op twee punten aangepast. In verband met de introductie van de vergunning voor collectief personen-

vervoer, alsmede door de vergrote mogelijkheid tot flexibele inzet van chauffeurs, is een verscheidenheid aan arbeidsovereenkomsten denkbaar. Het voldoet dan niet langer de eis van betrouwbaarheid te koppelen aan de collectieve arbeidsovereenkomst van één sector. Om die reden is de betrouwbaarheid nu gekoppeld aan de voor de vervoerder geldende arbeidsovereenkomst of overeenkomst van opdracht tot het verrichten van arbeid. Ten behoeve van de rechtszekerheid is het daarnaast wenselijk dat een vergunning slechts wordt ingetrokken op grond van verval van de betrouwbaarheid op grond van een onherroepelijk vonnis van de burgerlijke rechter en niet meer bij het enkele constateren van een overtreding. De betrouwbaarheid ontvalt niet bij elk vonnis dat in het kader van de arbeidsovereenkomst of overeenkomst van opdracht tot het verrichten van arbeid is gewezen. De overtreding moet ernstig zijn: een zeer grove overtreding of herhaalde malen niet-nakomen van verplichtingen waardoor deze tezamen een ernstige mate van niet-nakomen vormen.

De wijze waarop een ondernemer zijn kredietwaardigheid dient aan te tonen is eveneens gewijzigd ten opzichte van het regime onder het Besluit personenvervoer. Niet langer wordt hier een beroep gedaan op de diverse Kamers van Koophandel en Fabrieken, maar zal de kredietwaardigheid door de minister worden getoetst, hetgeen de uniforme benadering en beoordeling naar verwachting ten goede zal komen. In de nieuwe situatie wordt het feitelijke onderzoek gedaan door daartoe gekwalificeerde en bevoegde accountantsbureaus en belasting- en administratiekantoren op basis van een door de minister van Verkeer en Waterstaat te verstrekken standaardtoets.

De derde vergunningseis, de eis van vakbekwaamheid, heeft geen wijzigingen ondergaan. Tot slot wordt opgemerkt dat voor het besloten busvervoer de – naar vervoersoort – beperkte vergunningen blijven gehandhaafd.

In het onderhavige besluit is een grondslag opgenomen voor het bij de aanvrager in rekening brengen van de met de afgifte van verschillende documenten samenhangende kosten. Bij ministeriële regeling kan worden voorzien in de vaststelling van het bedrag dat voor de afgifte van een document is verschuldigd. Voor wat betreft het in de Wet personenvervoer 2000 opgenomen vergoedingenstelsel is aansluiting gezocht bij het toetsingskader dat hiervoor is gegeven in het rapport «Maat houden» (Stcrt. 2000, 90). Voor zover wordt getoetst of bedrijven (openbaar vervoerbedrijven, busbedrijven of taxibedrijven) of burgers voldoen aan de bij of krachtens de Wet personenvervoer 2000 gestelde eisen en toestemming wordt gegeven voor het verrichten van bepaalde handelingen, kunnen deze toelatingskosten – overeenkomstig het in het genoemde rapport gegeven toetsingskader – worden doorberekend. De kosten voor de afgifte van vergunningen en andere documenten waarvan men op basis van het onderhavige besluit voorzien dient te zijn, worden derhalve in rekening gebracht.

De regeling omtrent vergunningen is min of meer gelijk gebleven aan die in het (oude) Besluit personenvervoer. Zoals hiervoor is aangegeven zijn sommige artikelen inhoudelijk gewijzigd; andere artikelen zijn hier en daar technisch gewijzigd. Ten behoeve van de inzichtelijkheid is wordt hieronder in een schematisch overzicht de vergelijking tussen onderhavig Besluit en het inmiddels vervallen Besluit personenvervoer weergegeven voor de nationale vergunningen voor het cabotagevervoer en het internationaal vervoer.

Vergunningen voor nationaal vervoer

Bp 2000	Bp
12	6 tot en met 13
13	21, 22
14	14
15	15
16	17
17	18
18	19
19	20
20	-
21	23
22	24
23	24b
24	25
25	26
26	27
27	28
28	28a
29	29
30	29a

Vergunningen voor cabotagevervoer en internationaal vervoer

Bp 2000	Bp
85	117b
86	117c
87	117d
88	117a en 117e
89	118
90	119
91	120
92	120a
93	-
94	-
95	121
96	125
97	125a
98	126
99	128
100	129
101	130
102	135
103	137
104	138
105	139
106	140
107	141
108	144
109	145
110	146
111	146a
112	146b
113	146c
114	146d
115	147
116	148
117	149

4. Aanbesteding van concessies**4.1. Aanbestedingsprocedures**

Artikel 49 van de wet geeft aan dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld over de wijze waarop aanbesteding van concessies plaats heeft. In de memorie van toelichting op de wet is reeds aangegeven dat de verwachting is dat er een Europese

richtlijn over aanbesteding van het openbaar vervoer zal worden vastgesteld, maar dat tot dat moment aansluiting bij richtlijn nr. 92/50/EEG de nodige voordelen biedt. Deze lijn is ook gekozen in dit besluit. Voor concessies die een waarde vertegenwoordigen die boven het drempelbedrag van 200 000 SDR (ongeveer f 450 000) ligt, gelden de in de richtlijn genoemde aanbestedingsprocedures, te weten:

- de openbare procedure;
- de niet-openbare procedure;
- de procedure van gunning via onderhandelingen met voorafgaande bekendmaking;
- de procedure van gunning via onderhandelingen zonder voorafgaande bekendmaking.

De openbare en de niet-openbare procedure vormen de hoofdregel. De concessieverlener heeft een vrije keuze tussen deze twee procedures. De twee onderhandelingsprocedures kunnen slechts in de door de richtlijn genoemde situaties worden toegepast.

De door richtlijn nr. 92/50/EEG toegestane procedures bieden de concessieverleners voldoende mogelijkheden om de aanbesteding van netwerken van openbaar vervoer tot een goed einde te brengen. Het is mogelijk om de ontwikkelfunctie (voor het ontwerp van de concessie) en de uitvoeringsfunctie (de exploitatie van de concessie) in één aanbestedingsprocedure vorm te geven. Daarnaast kan – indien de concessiehouder dat wenst – eerst de ontwikkelfunctie worden aanbesteed. De resultaten van deze aanbestedingsronde kunnen worden verwerkt in het programma van eisen dat dient als beleidskader voor de aanbesteding van de uitvoeringsfunctie.

4.2. Ontheffing van de aanbestedingsplicht voor gemeentelijke vervoerbedrijven

Volgens artikel 67, eerste lid, van de wet kan de minister ontheffing verlenen van de verplichting tot (gedeeltelijke) aanbesteding van concessies van gemeentelijke vervoerbedrijven, voor zover het gaat om openbaar vervoer per tram of metro. Volgens artikel 67, vijfde lid, van de wet gaat de aanvraag om ontheffing vergezeld van een ondernemingsplan en een plan tot aanbesteding van het openbaar vervoer dat wordt verricht door het gemeentelijk vervoerbedrijf. In het ondernemingsplan en het aanbestedingsplan dient de betrokken concessieverlener door de levering van de in het besluit genoemde gegevens zeer plausibel te maken op welke wijze (met het nemen van welke stappen), op welk tijdstip en in welke mate

- wordt overgegaan tot scheiding van de exploitatie van het openbaar vervoer per tram en/of metro, de exploitatie van het overige openbaar vervoer en
- wordt overgegaan tot aanbesteding van de verschillende onderdelen van het vervoerbedrijf.

De planning met betrekking tot de realisering van de onderdelen uit de plannen moet hard en reëel te zijn. Dit houdt in dat de plannen en voornemens op het moment van de aanvraag een grote mate van hardheid hebben. Dit wil zeggen dat er een grote mate van zekerheid over de realisering van deze plannen en voornemens dient te bestaan op het moment van de aanvraag. Een gedegen opstelling van deze plannen en een reële planning zijn voor de betrokken decentrale overheden van groot belang. Immers afwijzing van een aanvraag om ontheffing betekent dat het betrokken tramen/of metrovervoer van het gemeentelijk vervoerbedrijf dan meteen gedeeltelijk (per 1 januari 2006) respectievelijk geheel (per 1 januari 2007) moet worden aanbesteed.

5. De positie van de reiziger

5.1. Reizigersinvloed

Het beleid zoals dat is geschetst in de brief aan de Tweede Kamer over consumentenbescherming in het openbaar vervoer (Kamerstukken II 1998/99, 18 986, nr. 46) wordt in de wet en het besluit verankerd. Hiermee is de positie van de consumenten wezenlijk versterkt.

De reizigers behoeven bescherming c.q. invloed zowel in de relatie met vervoerders als in de relatie tot overheden. Als het gaat om reizigersinvloed, kunnen in het openbaar vervoer drie partijen worden onderscheiden: consumenten(-organisaties), vervoerders en overheden.

In de verhouding tussen zowel concessieverlener consumentenorganisaties als tussen concessiehouder consumentenorganisaties is steeds sprake van verplichtingen met betrekking tot overleg, advies en informatie.

In de nieuwe situatie zijn de consumentenorganisaties bij veel belangrijke beslissingen volwaardige overlegpartners voor overheden en bedrijven. De gedachte achter de bepalingen in de wet en het besluit met betrekking tot de reizigersinvloed is dat het belangrijk is dat de reizigers invloed hebben op die aspecten van het openbaar vervoer waar ze bij het gebruik van het openbaar vervoer in de praktijk mee te maken hebben, die hen direct raken zoals de wijze van kaartverkoop, de vervoervoorwaarden en de toegankelijkheid. Dat is het leidend beginsel geweest bij het benoemen van de onderwerpen waarover advies moet worden gevraagd. Ook de minimumeisen ten aanzien van de procedure zijn bepaald met het oogmerk de invloed van de reizigers op een adequate manier vorm te geven.

5.2. Reisinformatie

Het is voor de reiziger van groot belang dat er ten minste één landelijk dekkend reisinformatiesysteem bestaat, waar hij actuele informatie over zijn voorgenomen reis kan verkrijgen. Dit besluit bevat een bepaling die verzekert dat een exploitant van een reisinformatiesysteem ten minste kan beschikken over zo actueel mogelijke informatie. Op dit moment is er slechts één systeem, maar het is ook denkbaar dat er verscheidene systemen naast elkaar bestaan. Indien het enige systeem in zijn voortbestaan wordt bedreigd, waarborgen de bepalingen in dit besluit de instandhouding van ten minste één systeem door middel van een aanwijzing van de minister. De vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor de instandhouding van een dergelijk systeem. Na aanwijzing van de minister dienen zij een financiële bijdrage te leveren aan de instandhouding van het systeem. Het zijn immers de vervoerders die er belang bij hebben dat de klant de gewenste reisinformatie verkrijgt, omdat dat hun produkt ten goede komt.

De in het besluit neergelegde procedure ter waarborging van ten minste één landelijk reisinformatiesysteem is zodanig opgesteld dat daarin alle betrokken belangen tot uiting komen. Aan de reiziger wordt een toegankelijk landelijk reisinformatiesysteem aangeboden, de minister grijpt zo min mogelijk in met betrekking tot de bedrijfsvoering maar bepaalt uiteindelijk wel welk systeem wordt gekozen en wat de hoogte is van de financiële bijdragen van de vervoerders, de vervoerders hebben een belangrijke stem in de hoogte van de financiële bijdrage en zij kunnen sturen in een doelmatige bedrijfsvoering van het reisinformatiesysteem, nieuwe marktpartijen hebben de ruimte om hun plannen in te dienen en tenslotte kunnen zowel de exploitant van het landelijke reisinformatiesysteem als vervoerders, reizigers en nieuwe exploitanten aan de minister laten weten dat het landelijke reisinformatiesysteem niet meer werkt of dreigt te werken.

6. Vervoer voorwaarden en bepalingen voor de reiziger

Voor openbaar vervoer is een vervoerprijs verschuldigd overeenkomstig de door de minister, concessie-verlener of concessiehouder vastgestelde tarieven. Voor handbagage is geen vervoerprijs verschuldigd. In bepaalde in dit besluit genoemde gevallen is geen vervoerbewijs verschuldigd, zoals voor begeleiders van gehandicapten. Gezien de wens van de decentrale overheden om één lijn te volgen inzake de minimale leeftijd voor de persoon die een gehandicapte persoon begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor een gehandicapte, is deze vastgesteld op de leeftijd van 12 jaar. Deze leeftijdsgrens komt overeen met de leeftijdsgrens die bij het spoorvervoer wordt gehanteerd. Voorschriften ten aanzien van de vervoer voorwaarden zullen worden opgenomen in de voorschriften ten aanzien van de concessie, dan wel in de ministeriële regeling ten behoeve van de nationale vervoerbewijzen.

De nationale vervoerbewijzen bestaan uit het nationaal tariefsysteem van strippenkaarten en abonnementen, zoals dat nu wordt gehanteerd. Daarbij is de tariefstructuur gebaseerd op de zone-indeling. Deze zone-indeling wordt bij ministeriële regeling vastgesteld. Daarnaast bestaat er ruimte voor de decentrale overheden tot een ontwikkeling van een eigen tariefbeleid.

De regeling omtrent de geldigheid van een vervoerbewijs, de rechten en verplichtingen van de reiziger, en de bepalingen over verstoring van orde, rust veiligheid of een goede bedrijfsgang vertonen grote gelijkenis met de regeling zoals die in het Besluit personenvervoer luidde. Het recht op gehele of gedeeltelijke terugbetaling van de vervoerprijs in bepaalde gevallen, wordt voor alle vervoerbewijzen in dit besluit geregeld.

7. Rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer

Voor de berekening van de bijdrage wordt uitsluitend uitgegaan van het gebruik van het openbaar vervoer, uitgedrukt in opbrengsten. Daarmee is de keuzemogelijkheid tussen berekening op grondslag van reizigerskilometers en berekening op basis van gebruik van het openbaar vervoer uitgedrukt in opbrengsten zoals deze in het Besluit personenvervoer was neergelegd, verlaten. In dit besluit heeft de prestatiebekostiging zijn grondslag alleen in de beschikbare middelen op de begroting en de opbrengsten. In de door de minister vast te stellen rekenfactor wordt de verhouding tussen die grootheden bepaald. Als opbrengsten van openbaar vervoer worden in aanmerking genomen de opbrengsten op grond van de nationale vervoerbewijzen en de opbrengsten op grond van de in de concessie opgenomen voorschriften over het tarief. Bij ministeriële regeling wordt aangegeven welk deel van de opbrengsten in aanmerking wordt genomen. Van vervoerbewijzen waarbij in het tarief prestaties zijn opgenomen die geen openbaar vervoerprestaties zijn (combi-kaartjes voor dagtrips en dergelijke), worden alleen de opbrengsten van het openbaar vervoer in aanmerking genomen.

Voor de besteding van de bijdrage zijn in dit besluit drie uitgaven categorieën gedefinieerd: (1) ontwikkeling, verlening en uitvoering van de concessie, inclusief het volgen van en de controle op het verrichten van het openbaar vervoer, (2) aanleg en onderhoud van infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer, (3) reserveringen van financiële middelen ten behoeve van het openbaar vervoer. Onder categorie 1 vallen onder meer uitgaven ten behoeve van het opstellen van de concessievoorschriften, het bepalen van het domein van de concessiegebieden, de aanbesteding van de concessie, de uitvoering van de concessie, de aanschaf en het onderhoud van het materieel, het vaststellen van de tarieven, lijnvoering en dienstregeling, sociale veiligheid en toeganke-

lijkheid. Categorie 2 heeft alleen betrekking op aanleg en onderhoud van infrastructuur. Voor beide categorieën is het aan de bevoegde overheden vrij om te bepalen welke uitgaven tot de verantwoordelijkheid van de vervoerder behoren. De derde en laatste categorie is bestemd voor het geval een overheid in enig jaar de rijksbijdrage niet volledig heeft benut of in verband met toekomstige bestemmingen het noodzakelijk acht enige financiële reserve op te bouwen. Nadere uitwerking van deze categorieën vindt plaats bij ministeriële regeling.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat onder het begrip openbaar vervoer in het kader van de rijksbijdrage al het openbaar vervoer exclusief het openbaar vervoer per trein wordt gerekend, omdat hoofdstuk V van de wet over rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer niet van toepassing is op openbaar vervoer per trein (artikel 2, vierde lid, van de wet).

In bij of krachtens dit besluit te bepalen gevallen is het mogelijk om experimenten met meerjarenafspraken over de te verlenen rijksbijdrage houden. Aanleiding hiertoe is de reeds in het Verdi-convenant vastgelegde afspraak om tot meerjarenafspraken te komen tussen rijksoverheid en decentrale overheden. Meerjarenafspraken inzake de prestatie-bekostiging kunnen worden gemaakt op grond van het feit dat een decentrale overheid bereid is zich voor een aantal jaren vast te leggen op een extra inspanning op het gebied van maatregelen ter bevordering van het collectief vervoer, of besluit vóór 1 januari 2002 meer dan 35% van de totale omzet van het openbaar vervoer in zijn concessiegebied aan concessies aan te besteden of besluit vóór 1 januari 2005 het totale openbaar vervoer in zijn concessiegebied te hebben aanbesteed.

8. Overleg met het Overlegorgaan Personenvervoer

Over het besluit heeft overleg plaats gevonden met het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV).

Hierna wordt op de belangrijkste punten die door het OPV ten aanzien van dit besluit zijn aangegeven, ingegaan.

8.1. Werkingssfeer

Het OPV heeft vragen gesteld ten aanzien van de uitzonderingen op de werkingssfeer van wet.

Het OPV pleit voor het verplicht stellen van een taxivergunning voor het rouw- en trouwvervoer uit concurrentie-overwegingen. Verder wijst KNV op «beunhazerij» door particulieren die door middel van een oldtimer trouwvervoer aanbieden.

De reden voor het niet van toepassing doen zijn van de wet op het rouw- en trouwvervoer is de volgende. Het gaat om een beperkt aantal gespecialiseerde bedrijven of instanties met een geografisch beperkt vervoergebied die dit vervoer in een aantal gevallen uitvoeren in combinatie met niet uit vervoer bestaande voorzieningen, terwijl sprake is van een markt van beperkte omvang. Het rouw- en trouwvervoer heeft niet het karakter van taxivervoer of openbaar vervoer. Voor het gaan voorschrijven van een taxivergunning en de bijbehorende eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid is geen reden. Of ondernemers tevens er voor kiezen een taxivergunning te verkrijgen om uit efficiëncy overwegingen of anderszins te komen tot een betere benutting van hun voertuigen is een eigen verantwoordelijkheid van de betrokken ondernemer. Via een goede controle zal correcte naleving van de regelgeving worden gehandhaafd. Voorts is op een vraag van het OPV in de toelichting verduidelijkt dat commercieel vervoer met historische voertuigen niet buiten de werkingssfeer van de wet valt. Ook is de tekst van de toelichting over de werkingssfeer van het besluit in verband met het openbaar vervoer per trein verduidelijkt.

8.2. Reisinformatie

Het OPV zou graag de kwaliteitseisen van de informatie die wordt verstrekt door het reisinformatiesysteem in het besluit vastgelegd zien. Ook zou het OPV graag richtlijnen zien voor de hoogte van de vergoedingen die de minister vaststelt. Het besluit geeft algemeen omschreven kwaliteitseisen waaraan het systeem moet voldoen: het reisinformatiesysteem moet doelmatig en voor de reiziger toegankelijk zijn. De minister wil de verdere ontwikkeling van de reisinformatie wel stimuleren, maar het stellen van kwaliteitseisen aan de door het systeem te leveren informatie is een zaak van de gezamenlijke marktpartijen. Het is niet de bedoeling de ontwikkelingen op dat gebied te bemoeilijken door normerende kwaliteitsmaatstaven in het besluit vast te leggen.

De hoogte van de vergoedingen is afhankelijk van de aard van het aan te wijzen systeem. Derhalve zijn richtlijnen omtrent de hoogte van de vergoedingen niet vooraf te geven. Ten behoeve van een reële tariefvorming hebben de vervoerders die het systeem mede zullen financieren een belangrijke stem in de hoogte van de bijdragen en de bedrijfsvoering van het systeem.

8.3. Vergunningen

Het OPV vraagt zich af of bij een negatief eigen vermogen ook sprake kan zijn van het verlenen van een vergunning.

Een negatief eigen vermogen van een onderneming behoeft de afgifte van bewijs van kredietwaardigheid met het oog op de verlening van een vergunning in principe niet in de weg te staan mits de onderneming aan de criteria voor de kredietwaardigheid voldoet. Bij de toetsing van de kredietwaardigheid wordt gekeken naar het aandelenkapitaal, de (stille) reserves en de achtergestelde leningen (achtergesteld ten opzichte van andere schulden).

8.4. Rijksbijdrage

Het OPV wijst erop dat door de formulering van artikel 55, tweede lid, geconcludeerd kan worden dat er verscheidene opties met betrekking tot de rekenfactor ter bepaling van de rijksbijdrage open blijven.

De formulering in artikel 55, tweede lid, is welbewust gekozen. Uit de context en met name de toelichting bij het artikel is op te maken dat de onderdelen a. en b. van het tweede lid randvoorwaarden zijn.

8.5. Bepalingen over verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsvoering

Het verzoek van het OPV om aan artikel 53 naast de aanwijzing via beeld en geschrift ook de mondelinge aanwijzing toe te voegen is niet gehonoreerd omdat mondelinge aanwijzingen rechtstreeks voortvloeien uit artikel 73 van de wet.

Op verzoek van het OPV is artikel 53 zo aangepast dat ook het dealen in drugs een gedraging is die de orde en rust verstoort.

8.6. Gedoogplicht

Het OPV zou graag in het kader van de gedoogplicht van een eigenaar van infrastructuur ten gunste van een nieuwe concessiehouder, die van de infrastructuur gebruik wil maken, een uitzondering willen zien voor ruimtes die fungeren als opstelplaats van voertuigen.

In de bijlage bij dit besluit is stalling en opstelruimte voor bussen niet opgenomen. Stalling en opstelruimte van bussen is relatief eenvoudig ter beschikking te krijgen voor een nieuwe concessiehouder. Er wordt wel een

gedoogplicht opgelegd voor het opstellen van tram- of metrorijtuigen. Het doet hierbij niet ter zake of deze opstelplaatsen onderdeel van te bedienen baanvakken, emplacements of remises zijn met dien verstande dat de gedoogplicht zich niet uitstrekt tot het opstellen in onderhouds- en revisiewerkplaatsen. Achtergrond hierbij is dat het niet doenlijk is naar elders uit te wijken voor de opstelling van het onderhavige railmaterieel, mede gelet op de dienstuitvoering.

8.7. Boordcomputer

Het OPV vraagt of de taxi's die uitsluitend voor contractvervoer worden gebruikt en die dus niet aan het straatvervoer deelnemen uitgezonderd kunnen worden van de verplichting van het bezit van een boordcomputer. Ook voor het contractvervoer gaat de boordcomputer een belangrijke functie vervullen. Dit betreft de controle en handhaving van de rij- en rusttijden. De boordcomputer is voorts van belang voor de registratie van omzeten gebruiksgegevens. Het uitgangspunt is dat de gehele branche op eenzelfde wijze wordt behandeld. Het komt overigens nogal eens voor dat voertuigen zowel in straattaxivervoer als in het contractvervoer worden ingezet en moeten worden ingezet. Op dit moment worden in het contractvervoer al op vrij grote schaal taximeters gebruikt.

In het besluit wordt de bestaande mogelijkheid tot ministeriële regelgeving met het oog op de herkenbaarheid en toegankelijkheid van het vervoer van personen gecontinueerd. KNV Taxi merkt op dat een taxi- of daklicht niet (verplicht) van toepassing zou moeten zijn op contractvervoer. Het gebruik van een klachtensticker zou aan de vervoerder zelf moeten worden overgelaten.

In eerste aanleg wordt aan de taxi-ondernemers overgelaten hoe zij aan de herkenbaarheid van hun vervoermiddel vorm willen geven. Voorts bestaan er geen voornemens tot regelgeving op dit punt tenzij in het kader van de evaluatie van de deregulering van het taxivervoer behoefte aan dergelijke regels naar voren komt.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2

In artikel 2 wordt uitvoering gegeven aan de mogelijkheid in artikel 2, tweede lid, van de wet om bepaalde vormen van beroepspersonenvervoer uit te sluiten van de werking van de wet. In sommige onderdelen wordt het begrip «vervoermiddelen» gehanteerd. In die gevallen kan het vervoer worden verricht door alle onder de wet vallende vervoermiddelen. De meeste categorieën waren ook uitgezonderd van de werking van de Wet personenvervoer door middel van artikel 3 van het op basis van die wet vastgestelde Besluit personenvervoer. Onderdeel f ziet op het rouwen trouwvervoer per auto en bus. Voor het rouw- en trouwvervoer zowel per auto als per bus geldt dat het gaat om een beperkt aantal gespecialiseerde bedrijven die dit vervoer in een aantal gevallen uitvoeren in combinatie met niet uit vervoer bestaande voorzieningen, terwijl sprake is van een markt van beperkte omvang.

Het vervoer als bedoeld in onderdeel g is uitgezonderd indien het vervoer niet commercieel is of het beperkt personenvervoer betreft met vervoermiddelen die tot een historische verzameling behoren, zoals zogenaamde oldtimers die een verzameling vormen. Het vervoer wordt verricht als een presentatie aan het publiek, als attractie voor liefhebbers, of als toeristische attractie zoals de exploitatie van historische treinen op de zogenaamde museumlijnen. Onderdeel h ziet op vervoer van personen tijdens optochten, zoals demonstraties. Het betreft niet het vervoer er naar

toe en vandaan. Onderdeel I ziet op specifiek autovervoer dat in eigen beheer wordt verricht als nevenactiviteit, bij wijze van dienstbetoon aan een beperkte kring van relaties van de onderneming. Het vervoer is niet commercieel en heeft een geringe weerslag op de vervoersmarkt. Onder ondernemingen wordt ook sociale werkvoorziening of andere werkverbanden met werknemers begrepen. Tehuizen met vaste bewoners en medische instellingen kunnen van allerlei aard zijn zodat volstaan is met de aanduiding van de meest voorkomende die als referentiekader kunnen dienen voor de toevoeging «soortgelijke instellingen».

Artikel 3

Artikel 3 geeft een nadere uitwerking aan artikel 2, derde lid, van de wet. Het eerste lid bevat een limitatieve opsomming van kosten die nodig zijn om de auto rijklaar te houden en te vervangen. Het tweede lid biedt een grondslag voor een ministeriële regeling voor het vaststellen van een bedrag dat voorkomt dat een commerciële exploitatie van het vrijwilligersvervoer mogelijk wordt.

Artikel 4

In artikel 4 wordt een regeling gegeven voor de beperkte vergunning voor het besloten busvervoer. Uitwerking wordt gegeven aan de mogelijkheid in artikel 9, eerste lid, van de wet om bij algemene maatregel van bestuur een uitzondering te maken op de eisen inzake betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Deze uitzondering is beperkt tot besloten busvervoer dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt voorzover dat besloten busvervoer wordt verricht als nevenactiviteit of op niet-commerciële basis. Daaronder vallen in ieder geval de categorieën die genoemd zijn in het tweede lid. De drie vergunningeisen in artikel 9 van de wet beogen de kwaliteit van het beroepsvervoer te waarborgen. Het ligt niet in de rede deze eisen eveneens op te leggen aan categorieën ondernemingen of instanties die hun vervoeractiviteiten slechts als nevenactiviteit verrichten. Uit overweging van controle zal alle busvervoer, ook het vervoer voor particuliere doeleinden dat niet valt onder artikel 2, vergunningplichtig zijn, zij het dat de vergunningplicht voor het vervoer op basis van artikel 4 een beperkte is. Dit is ook de reden dat voor het busvervoer, bedoeld in artikel 4, tweede lid, onderdeel a, anders dan voor het qua aard gelijke autovervoer als bedoeld in artikel 2, onderdeel I, een (beperkte) vergunning is vereist. De aard van het vervoer rechtvaardigt tevens dat de artikelen over verplichtingen tot een klachten- en geschillenregeling en het geven van reisinformatie niet van toepassing zijn.

Artikel 5

Artikel 5 zondert een aantal bepalingen uit voor het openbaar vervoer per trein in verband met het verbod van het opleggen van openbare-dienstverplichtingen als bedoeld in verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de Lid-Staten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PbEG L 156).

De opsomming van de bepalingen in dit artikel betekent echter niet dat alle andere bepalingen van het besluit onverkort van toepassing zijn. Ingevolge artikel 2, vierde lid, van de wet zijn de bij of krachtens de hoofdstukken over concessies, aanbestedingen en de bijdrage voor het openbaar vervoer gestelde bepalingen reeds niet van toepassing op het openbaar vervoer per trein. Hierdoor zijn bijvoorbeeld de hoofdstukken 3

en 5 niet van toepassing op het openbaar vervoer per trein. Onverminderd artikel 5, zijn de bepalingen van hoofdstuk 4 zijn slechts van toepassing, voor zover deze zijn vastgesteld krachtens artikel 74, tweede lid, van de wet (het gebruik van vervoerbewijzen en de verplichting tot betaling en het recht op terugbetaling) en niet krachtens artikel 30 van de wet (tarieven en de nationale vervoerbewijzen). Hierdoor zijn feitelijk de volgende artikelen van hoofdstuk 4 van toepassing op openbaar vervoer per trein: 42, 43, eerste lid, onderdelen b en c, 48, 49, 51, 52 en 53. De overige artikelen van hoofdstuk 4 zijn niet van toepassing op openbaar vervoer per trein.

Artikel 6

Artikel 6 geeft uitwerking aan artikel 2, tweede lid, van de wet ten behoeve van een verruiming van de werkingssfeer van de wet voor vormen van openbaar vervoer op afroep, in het maatschappelijk verkeer ook wel collectief vraagafhankelijk vervoer genoemd. De in het artikel genoemde artikelen van de wet en dit besluit zijn uitsluitend van toepassing op vervoer dat voldoet aan alle in de onderdelen a tot en met c genoemde criteria. Vervoer dat slechts aan een deel van de criteria voldoet, valt niet onder de werkingssfeer van de wet en komt derhalve niet in aanmerking voor financiering door de rijksoverheid. Dit artikel ziet op vervoer dat door een vervoerder wordt verricht krachtens een kortlopende overeenkomst met een concessieverlenende overheid. Het vervoer komt in de plaats van of is een aanvulling op het openbaar vervoer dat wordt verricht krachtens een door die overheid verleende concessie aan diezelfde of een andere vervoerder. Evenals de concessie dient ook de overeenkomst te worden aanbesteed, zij het dat deze verplichting niet voortvloeit uit deze wet, maar uit de in de Raamwet EEG-voorschriften aanbestedingen geïmplementeerde richtlijn diensten. Evenwel is aanbesteding wel als voorwaarde gesteld waarmee expliciet tot uiting wordt gebracht dat overeenkomsten betreffende openbaar vervoer op afroep niet voor financiering via de bijdrage in aanmerking komen indien aanbesteding niet heeft plaatsgevonden. De aanbesteding hoeft echter niet plaats te vinden op het moment dat de overeenkomst onder het drempelbedrag valt. Omdat dit vervoer slechts met auto's kan worden verricht zijn voor wat betreft de vergunning voor dit vervoer de artikelen inzake de vergunning voor het verrichten van taxivervoer van toepassing verklaard. De artikelen die aan alle vervoerders verplichtingen opleggen inzake de behandeling van klachten en geschillen gelden evenzo voor deze vervoersvorm. Het openbare karakter van dit vervoer brengt met zich dat ook de verplichting inzake reisinformatie van toepassing is verklaard, zij het dat het, vanwege het ontbreken van een dienstregeling, veelal zal gaan om informatie betreffende de vervoerder zelf, zijn vervoersgebied en de in acht te nemen vooraanmeldtijd. Vanwege de beknopte aard van de te leveren gegevens is ervan afgezien de vervoerder een financiële bijdrageplicht op te leggen.

De artikelen over de concessieverlening zijn niet van toepassing verklaard; het vervoer wordt evenals onder het Besluit personenvervoer het geval was, verricht op basis van een overeenkomst. Aangezien de markt voor dit vervoer reeds open is, ligt het niet voor de hand om de concessiesystematiek met tijdelijke monopolies te introduceren. Ook door het tijdelijke karakter van de regeling ligt zulks niet voor de hand. Het is aan de decentrale overheid om er desgewenst voor zorg te dragen dat in de overeenkomsten onderwerpen op te nemen zoals genoemd in de artikelen 30, derde lid, 31, eerste en tweede lid, 32, eerste en tweede lid, en 34 van de wet. De bepalingen omtrent de bijdrage zijn van overeenkomstige toepassing zodat het gebruik van dit vervoer ook meetelt bij de berekening van de bijdrage voor de concessieverlener. Omdat de aard en het dienstbetoon van het vervoer op afroep gelijkenis vertoont met het

taxivervoer zijn de regels met betrekking tot de chauffeurspas van toepassing verklaard.

Artikel 7

Artikel 7 is een uitwerking van artikel 2, tweede lid, van de wet en beoogt een grondslag te bieden voor de subsidiëring van openbaar vervoer te water. Om competitie op de markt voor openbaar vervoer te water te stimuleren kent de overeenkomst een maximale looptijd die gelijk is aan de maximale concessieduur van zes jaar, bedoeld in artikel 24 van de wet. In overeenstemming met artikel 24, tweede lid, onderdeel b, van de wet, kan – indien de minister daartoe toestemming geeft – van deze termijn van 6 jaar worden afgeweken in verband met aanzienlijke investeringen door de vervoerder in het voor het te verrichten vervoer noodzakelijke materieel. Voorts zijn de artikelen over de behandeling van klachten en geschillen, die ingevolge de wet voor alle vervoerders gelden, nu tevens op dit vervoer van toepassing. In verband met het openbare karakter van dit vervoer is ook de verplichting inzake reisinformatie van toepassing verklaard. Vanwege het beperkte aandeel in de markt voor openbaar vervoer is ervan afgezien de vervoerder een financiële bijdrageplicht op te leggen. Afspraken omtrent de dienstregeling en de tarieven kunnen in de overeenkomst worden vastgelegd.

In het tweede lid wordt de reikwijdte van het artikel aangegeven. Het betreft «snelle» passagiersschepen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van personen en voertuigen op – niet meer dan – twee wielen op de Nederlandse binnenwateren. Voor wat betreft de definitie van het begrip passagiersschip wordt – blijkens artikel 1 – verwezen naar het Binnenschepenbesluit. Een passagiersschip is een schip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning, niet zijnde een veerboot. In het derde lid wordt tevens bepaald dat het artikel niet van toepassing is op vervoer over de Waddenzee. Aangezien de Waddeneilanden uitsluitend via het water te bereiken zijn en de hier varende passagiersschepen derhalve geen concurrentie ondervinden van andere vervoersmodaliteiten, zijn deze schepen verzekerd van een relatief groot aantal reizigers. Als gevolg hiervan kunnen deze schepen – ook zonder subsidie – winstgevend geëxploiteerd worden.

Artikel 8

Artikel 8 beoogt door de concessieverlenende overheid gesubsidieerd bedrijfsvervoer onder de bekostigingssystematiek voor openbaar vervoer te brengen zodat de vervoersprestaties van dat bedrijfsvervoer mee kunnen tellen bij de berekening van de financiële bijdrage voor openbaar vervoer aan de concessieverleners. Artikel 8 is een uitwerking van artikel 2, tweede lid, van de wet. De overeenkomst tussen openbaar vervoer en bedrijfsvervoer is dat beiden volgens een soort «dienstregeling» worden verreden. Onderdeel a sluit verplaatsingen tijdens het werk uit. Het bedrijfsvervoer moet de werkplek als begin- of eindpunt hebben. De achtergrond van de ten opzichte van de wet afwijkende omschrijving van auto's in onderdeel b is dat het gaat om collectief bedrijfsvervoer dat met bussen of «vans» wordt verreden. Carpoolachtige constructies worden hiermee uitgesloten.

Artikel 9

In artikel 9 wordt onder de werkingssfeer van de wet gebracht het vervoer met driewielige motorrijtuigen als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel q, van het Voertuigreglement. Indien met deze motorrijtuigen bedrijfsmatig vervoer wordt verricht, geldt op grond van artikel 9 de

vergunningplicht voor taxivervoer en – daarmee – de voor de vervoerder geldende eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid. Door het van toepassing verklaren van artikel 6 van de wet kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden, bijvoorbeeld over het gebruik van bepaalde weggedeeltes of het aantal mee te nemen passagiers. De gronden met betrekking tot de wijziging, schorsing, intrekking en het vervallen van de vergunning (artikelen 7 en 100 van de wet) en de nadere regels inzake de taxivergunning (artikel 8), zijn van toepassing. Het in artikel 9 bedoelde vervoer is ingevolge de toepassing van de artikelen 84 en 85 van de wet gehouden aan een vastgesteld maximumtarief voor taxivervoer.

Op grond van de artikelen 78 en 80, tweede lid, kunnen bovendien aan het vervoer met driewielige motorrijtuigen specifieke technische en veiligheidseisen worden gesteld naast de algemene keuringseisen bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994. Op grond van artikel 84, eerste lid, van de wet kunnen driewielers slechts worden toegelaten tot de weg na een voor die categorie motorrijtuigen specifieke keuring, waarvan gunstige uitslag blijkt uit een keuringsbewijs. Op grond van artikel 86 van de wet juncto artikel 82 kunnen regels worden gesteld over de bekendmaking aan de reiziger van het tarief voor beroepsmatig vervoer met voornoemde vervoermiddelen. De bestuurders van de vervoermiddelen moeten ingevolge artikel 75 beschikken over een chauffeurspas.

Artikel 10

Uit artikel 14, eerste lid, van de wet blijkt dat elke vervoerder gegevens omtrent het door hem te verrichten vervoer onder redelijke en objectief gerechtvaardigde voorwaarden moet leveren aan degene die hierom verzoekt ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem. Artikel 10 is een uitwerking van artikel 14, derde lid, van de wet en geeft aan welke gegevens minimaal nodig zijn om een actueel reisinformatiesysteem op te zetten en in stand te kunnen houden.

Artikel 11

De in artikel 11 neergelegde procedure beoogt te waarborgen dat er ten minste één landelijk reisinformatiesysteem in Nederland beschikbaar is voor de reizigers. De minister kan middels deze procedure door een aanwijzing van de exploitant van dat reisinformatiesysteem bepalen dat de openbaar vervoerders gehouden zijn door een gezamenlijke financiële bijdrage het systeem in stand te houden. De procedure van dit artikel is zodanig opgesteld dat daarin alle betrokken belangen tot uitdrukking komen.

De minister heeft de mogelijkheid om ambtshalve of op aanvraag een exploitant aan te wijzen indien hij van oordeel is dat het bestaande reisinformatiesysteem niet meer voldoet aan de eisen van doelmatigheid en toegankelijkheid, dan wel een landelijk reisinformatiesysteem niet bestaat. Vanaf het moment van bekendmaking van zijn voornemen daartoe kan een ieder een voorstel indienen waaruit moet blijken op welke manier een reisinformatiesysteem met een landelijk bereik goed en doelmatig kan functioneren waardoor het toegankelijk is voor de reiziger. Dit voorstel kan bijvoorbeeld een plan van aanpak zijn voor een verbetering van het bestaande systeem, een uitbreiding van een goed functionerend bestaand regionaal systeem tot een landelijk systeem of een voorstel om een geheel nieuw systeem op te zetten. De indiener van het voorstel zal steeds gemotiveerd moeten aangeven wat de daarbij behorende noodzakelijke financiële bijdrage van de openbaar vervoerders is. Alle voorstellen die naar het oordeel van de minister worden beschouwd als realiseerbare voorstellen, worden door de minister aan de

openbaar vervoerders voorgelegd. Zij zijn immers degenen van wie de financiële bijdrage moet komen. Voordat advies wordt uitgebracht overleggen de vervoerders met de indieners van de toegelaten voorstellen over de inhoud van de plannen en over de aan hen gevraagde financiële bijdragen. De minister zal op grond van het voorstel uiteindelijk dat reisinformatiesysteem aanwijzen dat het meeste recht doet aan een doelmatig en voor de reiziger toegankelijk systeem.

Bij de aanwijzing zal de minister ook de bijbehorende hoogte vaststellen van de financiële bijdrage van de vervoerders. Hierbij zal de minister zich in eerste instantie baseren op het door de vervoerders uitgebrachte advies. De minister kan daar echter ook van afwijken indien de voorgestelde bijdrage naar zijn oordeel niet voldoende is om het systeem zodanig te laten functioneren dat het doelmatig en toegankelijk is. Uit artikel 3:50 van de Algemene wet bestuursrecht is af te leiden dat de minister een besluit tot aanwijzing dat afwijkt van het door de vervoerders uitgebrachte advies moet motiveren. Mocht de situatie zich nu voordoen dat er in het geheel geen voorstellen worden ingediend nadat de minister in de Staatscourant bekend heeft gemaakt dat hij voornemens is een besluit tot aanwijzing te nemen of indien de vervoerders niet tot een advies komen, dan zal de minister de exploitant van het bestaande reisinformatiesysteem aanwijzen en zelf op een zodanige wijze de hoogte van de financiële bijdragen van de vervoerders aan die exploitant vaststellen dat de instandhouding van het reisinformatiesysteem met een landelijk bereik weer is gewaarborgd.

Artikel 12

De verlening van de vergunningen voor collectief personenvervoer, taxivervoer en openbaar vervoer per trein geschiedt op grond van artikel 5 van de wet door de minister. De termijn voor het verlenen van de vergunningen voor collectief personenvervoer en taxivervoer is gesteld op twaalf weken. In het Besluit personenvervoer gold er ten aanzien van de vergunningen voor lokaal en interlokaal openbaar vervoer een termijn van zes maanden. Aangezien er voor de vergunning voor collectief personenvervoer geen capaciteitseis meer geldt en er geen dienstregeling bij de vergunningverlening wordt vastgesteld, is een termijn van twaalf weken voldoende. De termijn voor de vergunning voor openbaar vervoer per trein is gehandhaafd op zes maanden. Voor deze vergunning geldt dat de wenselijkheid van het openbaar vervoer per trein en het financieel belang van het Rijk nog steeds getoetst moet worden.

Het derde lid van artikel 12 geeft een grondslag voor de minister om de leges vast te stellen. De aanvraag wordt pas in behandeling genomen wanneer de leges zijn betaald.

Artikel 13

Artikel 99 van de wet voorziet in een grondslag om een vergunning ambtshalve te wijzigen, schorsen of in te trekken. Indien de vergunninghouder in strijd met het bij of krachtens de wet bepaalde heeft gehandeld of indien de vergunninghouder niet meer voldoet aan de eisen die aan hem worden gesteld voor het in aanmerking komen van een vergunning, kan de minister de vergunning ambtshalve wijzigen, schorsen of intrekken.

De termijn tussen de afgifte van de beschikking en de datum van ingang van wijziging en intrekking van een vergunning blijft, evenals in het Besluit personenvervoer, gesteld op twaalf weken.

Overigens zal het schorsen en intrekken van een vergunning voor collectief personenvervoer van een concessiehouder verstrekkinge gevolgen hebben voor het openbaar vervoer. Het instrument van schorsing is dan ook voor de vervoerder die openbaar vervoer verricht een zwaarder middel dan voor de vervoerder die besloten busvervoer verricht. Het mag niet zo zijn dat – doordat de vervoerder in strijd met de wet handelt – de reiziger de dupe zou worden omdat het openbaar vervoer enige tijd stil zou komen te liggen. Aangezien een sanctie altijd dient te voldoen aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit, zal de sanctie van schorsing en intrekking van een vergunning van een concessiehouder zich in de praktijk niet snel voordoen. Schorsing en intrekking van een vergunning als sanctie zal pas geëffectueerd worden wanneer de concessiehouder in de gelegenheid is gesteld om de concessie aan een andere vervoerder over te dragen. Om die reden schrijft het derde lid voor dat bij de intrekking van een vergunning voor het verrichten van collectief personenvervoer waarvan een openbaar vervoerder vergunninghouder is, de concessieverlener tevens in de gelegenheid wordt gesteld om ook zijn zienswijze naar voren te brengen.

Indien een houder van een vergunning voor collectief personenvervoer zowel openbaar vervoer als besloten busvervoer verricht, kan de situatie zich voordoen dat door het schorsen van de vergunning de concessie voor openbaar vervoer overgedragen dient te worden, maar dat na afloop van de schorsingsperiode de vervoerder nog wel de mogelijkheid heeft om besloten busvervoer te verrichten. Daarnaast kan de vergunninghouder na de schorsingsperiode ook weer mee doen met een aanbesteding voor een nieuwe concessie.

Artikel 14

Deze bepaling heeft tot doel te garanderen dat steeds duidelijk is aan wie de vergunning is verleend. Uit dit artikel blijkt onder andere het persoonsgebonden karakter van de vergunning. Het tweede lid regelt de situatie voor de vennootschap onder firma (vof): rechtspersonen en natuurlijke personen vormen samen één onderneming.

Artikel 15

De vergunningen worden op grond van de wet voor onbepaalde tijd verleend. Hierdoor is het, in tegenstelling tot het bepaalde in het Besluit personenvervoer, niet meer nodig om de geldigheidsduur van de vergunning te vermelden. Daarnaast is door de wet het capaciteitsbeleid binnen het besloten busvervoer vervallen. Hierdoor is het ook overbodig geworden om het aantal bussen waarmee ten hoogste vervoer mag worden verricht, te vermelden in de vergunning. Bij de beperkte vergunning die op grond van artikel 4 wordt afgegeven, zal wel het aantal bussen waarmee vervoer verricht mag worden op de vergunning worden vermeld. Dit is dan echter één van de beperkingen waaronder een dergelijke vergunning wordt verleend. Het aantal reizigers dat wordt vervoerd, is namelijk van invloed op de bepaling van de mate van weerslag op de vervoersmarkt en daarmee op de afgifte van een dergelijke beperkte vergunning.

Artikel 16

Chauffeurs moeten in bussen en auto's waarmee openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer wordt verricht, altijd een vergunningbewijs in hun bus of auto hebben. Hierdoor is het mogelijk om te controleren of voor het vervoer vergunning is verleend en of het vervoer in overeenstemming met de vergunning wordt verricht.

Niet alleen de vervoerders die taxivervoer en besloten busvervoer

verrichten, dienen een vergunningbewijs in de auto respectievelijk de bus te hebben, maar ook de vervoerders die openbaar vervoer per bus of auto verrichten. In het verleden gold deze verplichting niet in het openbaar vervoer. Gelet op de aard van het vervoer, was het verrichten van openbaar vervoer zonder vergunning duidelijk kenbaar. Als gevolg van verordening (EG) nr. 12/98 is het nu echter mogelijk dat vervoerders die in het buitenland zijn gevestigd openbaar vervoer in Nederland verrichten, het zogeheten cabotagevervoer. Hierdoor is de rechtmatigheid van het verrichte vervoer minder kenbaar. Vanuit handhavingsoogpunt is het derhalve wenselijk dat in de bus waarmee openbaar vervoer wordt verricht, een vergunningbewijs aanwezig is.

Artikel 17

Gelet op het feit dat er geen capaciteitsbeleid meer geldt in het besloten busvervoer en dat in de taxisector sinds 1 januari 2000 een landelijk capaciteitsbeleid wordt gevoerd voor de duur van nog slechts twee jaar, is de verstrekking van het aantal vergunningbewijzen niet meer beperkt tot het aantal bussen en auto's dat een vervoerder op grond van zijn vergunning mag hebben. Wel is het zo dat de minister de mogelijkheid heeft om een onbeperkte verstrekking van vergunningbewijzen tegen te gaan. Het vierde lid voorziet hierin doordat de minister de vervoerder kan laten aantonen dat het aantal vergunningbewijzen dat hij heeft aangevraagd in verhouding staat tot het aantal bussen of auto's waarover de vervoerder duurzaam de beschikking heeft.

Een vergunningbewijs wordt voor een periode van ten hoogste vijf jaar verstrekt. Door het beperken van de geldigheidsduur is het namelijk eenvoudiger te controleren of de periodieke toetsing van de vergunningvereisten heeft plaatsgevonden: de vervoerder moet hiervoor elke vijf jaar, gerekend vanaf het moment van vergunningverlening, de benodigde documenten overleggen. Zie de toelichting bij artikel 30.

Artikel 18

De geldigheidstermijn van het vergunningbewijs wordt vermeld in verband met de controle van de uitvoering van de periodieke toetsing van de vergunning. Voorts wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 30.

Artikel 19

In dit artikel is een duidelijke koppeling zichtbaar tussen de vergunning en het vergunningbewijs. Het eerste lid geeft aan in welke gevallen een vergunningbewijs niet langer geldig is, onverminderd het verlopen van de geldigheidstermijn van artikel 17. Het eerste lid geeft onder andere aan dat een vergunningbewijs niet geldig is wanneer de gegevens op het vergunningbewijs niet in overeenstemming zijn met de feitelijke situatie. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer de naam van de vervoerder inmiddels is veranderd.

Het tweede lid bepaalt om redenen van controle dat bij intrekking van een vergunning, de vergunningbewijzen ingeleverd moeten worden bij de minister.

Artikel 20

Doordat de vergunninghouder het vergunningbewijs niet mag bewerken wordt de controle van de geldigheid van het vergunningbewijs vergemakkelijkt.

Artikel 21

Dit artikel geeft aan wie er moet voldoen aan de eis van betrouwbaarheid: allen die geheel of gedeeltelijk betrokken zijn bij de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf.

Artikel 22

De vervoerders die in Nederland zijn gevestigd, kunnen hun betrouwbaarheid aantonen door een verklaring omtrent het gedrag. De vervoerders die niet in Nederland zijn gevestigd, kunnen hun betrouwbaarheid aantonen door middel van een gelijksoortig document op grond van richtlijn nr. 96/26/EG.

Artikel 23

Dit artikel laat zien in welke gevallen een vervoerder niet meer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid. Het artikel strekt tot implementatie van richtlijn nr. 96/26/EG. In het eerste lid, onder a, is bepaald dat niet langer aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan indien er geen verklaring omtrent het gedrag kan worden overgelegd. In artikel 1, onder b, worden niet alleen de veroordelingen van personen die moeten voldoen aan de eis van betrouwbaarheid, maar ook de veroordelingen van de vervoerder genoemd. Dit is nodig omdat veel veroordelingen tegen de rechtspersoon worden uitgesproken en niet tegen een bestuurder van de rechtspersoon.

Uit onderdeel b, blijkt dat het in ernstige mate niet-naleven van zowel de voorschriften uit de Arbeidstijdenwet, het Arbeidstijdenbesluit als het Arbeidstijdenbesluit vervoer kunnen leiden tot het intrekken dan wel schorsen van een vergunning. De aard van de genoemde overtredingen is zodanig dat de vervoerder bij ernstige overtreding daarvan niet meer betrouwbaar wordt geacht. De Arbeidstijdenwet geldt voor alle soorten vervoer. Het Arbeidstijdenbesluit vervoer is voor wat betreft het wegvervoer grotendeels afwijkend van het Arbeidstijdenbesluit. Het Arbeidstijdenbesluit heeft betrekking op het taxivervoer en het openbaar vervoer per bus en auto. Voor het openbaar vervoer per trein, metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen voertuig gelden slechts een beperkt aantal artikelen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer; voor het overgrote deel is het Arbeidstijdenbesluit van toepassing. Ook kunnen overtredingen van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, het Voertuigreglement en het Besluit personenvervoer 2000, tot het ontvallen van de betrouwbaarheid leiden. In tegenstelling tot het regime onder het Besluit personenvervoer, kan ingevolge het eerste lid, onder c, een vergunning niet meer worden ingetrokken bij het enkel constateren van een overtreding van de cao, maar pas indien door middel van een vonnis van de burgerlijke rechter is vastgesteld dat de vergunninghouder de loon- en arbeidsvoorwaarden niet heeft nageleefd. Deze gang van zaken doet meer recht aan de beginselen van rechtsgelijkheid en rechtszekerheid. Daarnaast is niet elk vonnis dat in het kader van de arbeidsovereenkomst wordt gewezen een reden voor het ontvallen van de betrouwbaarheid en daarmee tot het intrekken van de vergunning. Hiervan is eerst sprake indien de overtreding ernstig is, dat wil zeggen een zeer grove overtreding of herhaaldelijke malen niet-nakomen van verplichtingen waardoor deze tezamen een ernstige mate van niet-nakomen vormen. Door in het artikel de termen «arbeidsovereenkomst of een overeenkomst van opdracht tot het verrichten van arbeid» te gebruiken ontvalt de betrouwbaarheid niet alleen bij overtreding van de voorschriften van de op de arbeidsovereenkomst van toepassing zijnde cao maar tevens bij overtreding van die arbeidsovereenkomst zelf of een overeenkomst van opdracht tot het verrichten van arbeid. Chauffeurs hoeven immers niet in dienst te zijn bij de vervoerder. Wanneer het

bijvoorbeeld gaat om uitzendkrachten, oproepkrachten of freelancers, kan het voorkomen dat ze niet onder een cao vallen.

Het vierde lid geeft een grondslag voor het vaststellen van een ministeriële regeling waarbij nader bepaald kan worden bij welke aard van overtredingen en cumulatie van veroordelingen onderscheidenlijk vonnissen, niet langer wordt voldaan aan de eis van betrouwbaarheid. Hiermee wordt nader uitvoering gegeven aan het eerste lid, onder b en c. Tevens wordt in deze regeling vastgesteld op welk tijdstip de periode van 5 jaar een aanvang neemt. In deze regeling kan rekening worden gehouden met de aard en de omvang van het vervoer dat wordt verricht. Hierdoor kan rekening worden gehouden met de verschillen tussen een eenmanszaak en een groot vervoerbedrijf. Voorts kan worden bepaald in welke gevallen tijdelijke intrekking – ofwel schorsing – of permanente intrekking van de vergunning plaats moet vinden.

Artikel 24

De vervoerder die openbaar vervoer, anders dan per trein, verricht en de vervoerder die besloten busvervoer verricht, moeten aan de kredietwaardigheidseis voldoen, willen zij in aanmerking komen voor een vergunning voor collectief personenvervoer. De vervoerder die openbaar vervoer per trein verricht en de taxivervoerder hoeven niet aan deze eis te voldoen, evenals dat het geval was onder het regime van het Besluit personenvervoer.

Artikel 25

Dit artikel geeft aan op welke wijze de vervoerder zijn kredietwaardigheid aantoont: hij dient een bewijs van kredietwaardigheid te overleggen dat door de minister is afgegeven. De kredietwaardigheidstoets met de in dit artikel genoemde bedragen zijn ontleend aan richtlijn nr. 96/26/EG.

Ten opzichte van de regeling in het inmiddels vervallen Besluit personenvervoer zijn er twee wijzigingen. Ten eerste wordt de kredietwaardigheidstoets niet meer door de Kamers van Koophandel en Fabrieken uitgevoerd, maar door de minister. Op deze manier wordt de kredietwaardigheidstoets op een uniforme wijze uitgevoerd. In de praktijk zal deze toets er als volgt uitzien. De Rijksverkeersinspectie neemt, namens de minister, de regievoering over de te verrichten toets voor haar rekening. De vervoerder zal met een door de minister vastgesteld werkprogramma zijn kredietwaardigheid laten toetsen door gekwalificeerde en bevoegde beroepsbeoefenaren als een accountantsbureau of een bank. In dit werkprogramma zullen die onderdelen van het bedrijfskapitaal getoetst worden aan de hand van de criteria die in de richtlijn staan vermeld zoals jaarrekeningen van de onderneming, beschikbare fondsen, leningsfaciliteiten, activa met inbegrip van goederen die beschikbaar zijn als zekerheid voor de onderneming, kosten, gebouwen, installaties en uitrusting en het werkkapitaal. Na het feitelijk onderzoek aan de hand van het werkprogramma overlegt de vervoerder vervolgens aan de minister de verklaring omtrent zijn kredietwaardigheid die hij van de accountant of de bank heeft ontvangen. Nadat de minister de laatste controle heeft uitgevoerd en tot een positief resultaat heeft geconcludeerd, zal hij aan de vervoerder een bewijs van kredietwaardigheid afgeven.

De minister geeft zowel het bewijs van kredietwaardigheid af als de vergunning waarvoor dat bewijs wordt aangevraagd. Toch vindt hier geen samenloop van twee rechtsmomenten plaats. Indien een vervoerder bij een aanvraag tot vergunningverlening geen bewijs van kredietwaardigheid overlegt, wordt de aanvraag tot vergunningverlening niet in behandeling genomen omdat hij niet alle gegevens en bescheiden

overlegt die noodzakelijk zijn voor het behandelen van de aanvraag (artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht). Het bestuursorgaan kan hierdoor niet tot het nemen van een besluit komen.

Een tweede wijziging is dat de kredietwaardigheidstoets niet alleen meer gebaseerd wordt op het aantal bussen van een onderneming, maar op het totaal aantal voertuigen waarover een onderneming de beschikking heeft. Hierdoor worden ook het aantal trams, metro's en geleidevoertuigen meegenomen in de beoordeling van de kredietwaardigheid van een vervoerder. De reden hiervan is dat de vergunning voor openbaar vervoer en voor besloten busvervoer is samengevoegd tot één vergunning. Het is redelijk en logisch als de kredietwaardigheidstoets voor het gehele bedrijf geldt.

Trams, metro's en geleidevoertuigen kunnen als voertuig uit verscheidene onderdelen bestaan. Om bijvoorbeeld te kunnen bepalen over hoeveel trams een vervoerder de beschikking heeft, wordt als tram beschouwd een voertuig dat als zelfstandige eenheid kan rijden.

Artikel 26

De derde eis waaraan een vervoerder moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning is de vakbekwaamheidseis.

De eis van vakbekwaamheid kan slechts door een natuurlijke persoon worden ingebracht. In het geval dat een vennootschap onder firma (v.o.f.) als vervoerder optreedt, betekent dit dat de vakbekwaamheid niet via een rechtspersoon kan worden ingebracht. Indien dat wel het geval zou zijn, zou dit immers betekenen dat de vakbekwaamheid rust bij één van de deelnemende rechtspersonen en niet bij de als vervoerder optredende v.o.f. Hetzelfde geldt voor een onderneming die als vervoerder wordt aangemerkt en deel uitmaakt van een holdingmaatschappij die bestaat uit meerdere rechtspersonen of andere bedrijfsvormen: deze kan niet profiteren van een vakbekwame persoon in de holding of in één van de zusterondernemingen.

De eis van vakbekwaamheid beoogt door inbreng van de vakbekwame persoon een goede bedrijfsgang in de vervoersonderneming te waarborgen. Het predikaat «permanent» moet worden opgevat als een continue betrokkenheid bij het leidinggeven. De betrokkenheid mag niet incidenteel zijn. Indien het leidinggeven door de aard of grootte van de onderneming een voltijdse aangelegenheid is, betekent dit dat de vakbekwame niet slechts een gedeelte van de werktijd met daadwerkelijke leiding kan zijn belast. «Daadwerkelijk» geeft aan dat het om een inhoudelijke betrokkenheid bij het leidinggeven gaat. De functie van leidinggevende kan niet louter een formele status inhouden. Zo kan een bestuurder van een rechtspersoon die als vervoerder geldt de vakbekwaamheid niet inbrengen indien de leiding over het vervoer feitelijk bij een ander berust. De werkzaamheden in het kader waarvan leiding wordt gegeven betekenen dat de vakbekwame inhoudelijk betrokken moet zijn bij beslissingen inzake uitbreiding van het bedrijf, het aangaan van financiële verplichtingen, het aan- en verkoopbeleid, de aansturing van personeel, het dagelijkse ondernemersbeleid, de relaties met de overheid, maar ook de strategie van het bedrijf op de vervoersmarkt. De uitleg van het begrip permanent leidinggeven vergt tevens dat de vakbekwame ten aanzien van deze werkzaamheden naar buiten vertegenwoordigingsbevoegd is. Zonder een volmacht of mandaat om namens de vervoerder op te treden, kan de facto geen sprake zijn van leidinggeven als bedoeld in het onderhavige artikel.

Ingevolge artikel 27, eerste lid, voldoet de vervoerder die openbaar vervoer, anders dan per trein, of besloten busvervoer verricht, aan de eis van vakbekwaamheid indien hij een door Onze Minister erkend getuigschrift overlegt, dan wel indien hij een verklaring van vakbekwaamheid overlegt die is afgegeven in een lidstaat van de EU of in een ander staat die partij is bij de EER. De vervoerder die openbaar vervoer per trein verricht, hoeft niet aan deze vakbekwaamheidseis te voldoen.

In het derde lid wordt de mogelijkheid gegeven om de zogenaamde «U-bocht-constructie» tegen te gaan. Voor de Nederlandse situatie houdt deze constructie in dat een vervoerder die in Nederland zijn normale verblijfplaats heeft, zijn diploma in een andere EU-lidstaat behaalt. De minister dient zo'n getuigschrift te erkennen. Alleen indien het getuigschrift na 1 oktober 1999 door die lidstaat is afgegeven, is de houder van dit diploma verplicht een aanvullend examen af te leggen. Tijdens zo'n aanvullend examen zal geëxamineerd worden in onderwerpen die de specifieke Nederlandse situatie betreffen. In richtlijn nr. 96/26/EG is bepaald dat de lidstaten tot en met 1 oktober 2002 van deze bevoegdheid gebruik kunnen maken. Deze periode kan met maximaal vijf jaar worden verlengd. Om die reden is in artikel 123 bepaald dat het derde lid op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip kan vervallen.

Het vierde lid bepaalt dat de minister de mogelijkheid heeft vrijstellingen te verlenen voor onderdelen van het vakbekwaamheidsexamen. Deze bepaling is opgenomen om de mogelijkheid te scheppen om de ongewenste effecten van het vereiste van een uniform vakbekwaamheidsdiploma tegen te gaan. Hiermee wordt het mogelijk gemaakt dat houders van nader te bepalen hogere (beroeps)opleidingen worden vrijgesteld van die onderdelen van het examen, waarin de door hen gevolgde opleiding reeds voorzag. Het komt namelijk voor dat grote ondernemingen leidinggevend en aantrekken vanwege hun algemene management-expertise. Deze leidinggevend en behoorden te beschikken over het vakbekwaamheidsdiploma openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer. Dit diploma bestaat uit een veelheid van onderwerpen – zoals technische voertuigkennis en boekhouding die een algemeen leidinggevend en van een grote onderneming bij de uitoefening van zijn werkzaamheden meestal niet gebruikt. Door middel van vrijstellingen kan zo veel mogelijk worden voorkomen dat een algemeen leidinggevend en kennis zou moeten op doen die voor hem weinig bruikbaar is.

In de Wet personenvervoer wordt onder het begrip vervoerder – als bedoeld in artikel 1, onderdeel k – hetzelfde verstaan als in de Wet personenvervoer 2000. Het gaat hierbij om de vraag voor wiens rekening en risico het vervoer wordt verricht en dient in het kader van genoemd artikel te worden beantwoord.

Artikel 28

Dit artikel regelt de invulling van de vakbekwaamheidseis voor de taxivervoerder. In de eerste plaats kan aan de eis van vakbekwaamheid worden voldaan door het overleggen van een door Onze Minister erkend getuigschrift. Het aanvragen van een aparte verklaring van vakbekwaamheid is derhalve niet nodig. Ingevolge het tweede lid geldt dit getuigschrift tevens als – een internationaal erkende – EG-verklaring. In de tweede plaats kan een EG-verklaring als bedoeld in artikel 10 van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen worden overgelegd. Deze wet strekt tot implementatie van richtlijn nr. 92/51/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 juni 1992 betreffende een tweede algemeen stelsel van erkenning van beroepsopleidingen, ter

aanvulling van richtlijn nr. 89/48/EEG (PbEG L 209). Bij ministeriële regeling kunnen – ingevolge het derde lid – nadere regels worden gesteld over de afgifte van de EG-verklaring. Op grond van het vierde lid wordt voor de afgifte van een EG-verklaring de bij ministeriële regeling vastgestelde vergoeding in rekening gebracht. Ingevolge artikel 125 kan tot 1 juli 2001 eveneens aan de eis van vakbekwaamheid worden voldaan indien wordt aangetoond dat de vervoerder de laatste vijf jaar belast is geweest met de dagelijkse leiding van een taxi-onderneming. In dat geval moet ook aan de overige vereisten van artikel 125 worden voldaan.

Artikel 29

Dit artikel regelt de enige mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de eis van vakbekwaamheid. Het verlenen van ontheffing is slechts mogelijk indien het ontbreken van een vakbekwame persoon wordt veroorzaakt door het feit dat degene die de vakbekwaamheid inbracht, is overleden of door lichamelijke of wettelijke onbekwaamheid niet meer de permanente en daadwerkelijke leiding in een onderneming kan hebben. Het zou onredelijk zijn indien in een dergelijke, onverwachte situatie de vergunning ingetrokken zou moeten worden. Bij het verlenen van een ontheffing kunnen zich twee situaties voordoen: òf de belanghebbende die het vervoer wenst voort te zetten, krijgt een ontheffing van ten hoogste een jaar (lid 1), met in bijzondere gevallen een verlenging van de ontheffing van maximaal een half jaar (betrokkene heeft bijvoorbeeld geen mogelijkheid meer om aan een examenzitting deel te nemen, omdat deze te vol was, maar heeft wel de gelegenheid aan de volgende zitting deel te nemen) òf er is iemand in het bedrijf die ten minste drie jaar ervaring heeft in het dagelijks leiding geven in de onderneming (lid 4).

Indien iemand beschikt over een praktische ervaring van ten minste drie jaar, kan deze persoon ontheffing krijgen voor bepaalde tijd – dus ook voor een langere periode dan een jaar – mits hij binnen de onderneming werkzaam blijft. Zodra hij gaat werken voor een andere onderneming, geldt de verleende ontheffing niet meer. Dit laatste is een wijziging ten opzichte van het onder het Besluit personenvervoer geldende regime dat de vrijheid gaf aan de minister om te bepalen of de ontheffing wel of niet slechts geldig was binnen de onderneming. Artikel 29 bepaalt daarentegen dat de ontheffing slechts geldt voor zolang de persoon aan wie de ontheffing is verleend binnen de onderneming werkzaam blijft. Daarnaast wordt de ontheffing niet meer definitief verleend, maar voor bepaalde tijd. Op deze manier wordt de vakbekwaamheid van een onderneming meer gewaarborgd.

Artikel 30

Dit artikel regelt de vijfjaarlijkse toets van de vergunningen voor collectief personenvervoer en taxivervoer. Elke vijf jaar dienen deze vervoerders aan te tonen dat zij nog steeds voldoen aan de eisen die aan hen als vergunninghouder worden gesteld. Daar er voor de taxivervoerder geen kredietwaardigheidseis geldt, bepaalt het tweede lid dat de vijfjaarlijkse toets voor de taxivervoerder alleen geldt ten aanzien van de betrouwbaarheids- en vakbekwaamheidseis.

De toets is ontleend aan richtlijn nr. 96/26/EG. Hierdoor wordt de kwaliteit van de bedrijfstak gevolgd. Afgezien van deze vijfjaarlijkse toets, blijft de minister de bevoegdheid houden om tussentijds de vergunninghouders te controleren op het voldoen aan de vergunningseisen.

Artikel 31

Dit artikel bepaalt aan welke voorwaarden consumentenorganisaties moeten voldoen om aangewezen te kunnen worden door de concessieverlener ten behoeve van de advisering aan concessieverlener en concessiehouder over het openbaar vervoer in het betreffende concessiegebied. Uit de artikelen 28 en 32, tweede lid, onderdeel b, van de wet blijkt dat consumentenorganisaties aan wie de concessieverlener en de concessiehouder informatie dienen te verstrekken, dezelfde consumentenorganisaties zijn aan wie zij advies vragen. De voorwaarden garanderen een zekere mate van deskundigheid en representativiteit. De genoemde voorwaarden dragen hieraan bij omdat slechts die organisaties die structureel en op nationale of regionale schaal belangenbehartiging van reizigers in het openbaar vervoer uitoefenen in aanmerking komen. Voorts wordt verwezen naar de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 31 mei 1999 inzake consumentenorganisaties (Kamerstukken II 1998/99, 18 986, nr. 46). Het staat de concessieverlener vrij om zelf het aantal consumentenorganisaties te bepalen aan wie hij advies wil vragen. Wel komt het de kwaliteit van de adviezen ten goede indien hij hiertoe verscheidene consumentenorganisaties aanwijst.

Artikel 32

De artikelen 27 en 44 van de wet bepalen dat de concessieverlener aan consumentenorganisaties advies vraagt over de voorschriften die de concessieverlener voornemens is aan een concessie te verbinden respectievelijk over het programma van eisen. Op de aanvraag om advies en de motivering bij een besluit waarover advies is uitgebracht zijn de afdelingen 3.3 en 3.7 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) reeds van toepassing. Dit betekent dat op grond van de Awb de concessieverlener onder andere een redelijke termijn vaststelt waarbinnen consumentenorganisaties advies kunnen uitbrengen. Daarnaast dient de concessieverlener de gegevens ter beschikking te stellen die consumentenorganisaties nodig hebben om hun taak goed uit te kunnen oefenen. Tenslotte dient de concessieverlener het betreffende besluit met inachtneming van het advies te motiveren en bij afwijking van het advies de redenen voor deze afwijking aan te geven.

Hoewel de concessieverlener zoveel mogelijk ruimte wordt geboden om een eigen invulling te geven aan de wijze waarop deze met de consumentenorganisaties wil overleggen en advies wil ontvangen, geeft artikel 32 in samenhang met de Awb de basisregels voor het volgen van een zinvolle overleg- en adviesprocedure. Onderdeel c ziet op het overleg met consumentenorganisaties nadat advies is uitgebracht en de concessieverlener voornemens is dit advies niet (geheel) over te nemen. Dit overleg is met name van belang indien de inzichten van consumentenorganisaties en concessieverlener inzake een concessie of een programma van eisen onderling nogal verschillen.

De procedure die de concessiehouder moet volgen bij het vragen van advies, wordt niet in het onderhavige besluit geregeld maar in de aan hem verleende concessie op grond van artikel 32, tweede lid, onderdeel a, van de wet.

Artikel 33

Artikel 33 betreft de concretisering van de adviesverplichting van de concessiehouder, bedoeld in artikel 31 van de wet. Naast de advisering over de wijziging van de dienstregeling en de tarieven die genoemd zijn in artikel 31 van de wet, noemt dit besluit de andere verplichte onderwerpen

van advies en overleg die de concessieverlener tenminste in de concessie dient op te nemen. Het zijn onderwerpen die de reiziger het meest raken en dikwijls jaarlijks door de concessiehouder gewijzigd kunnen worden. Daarom is het belangrijk dat consumentenorganisaties ten minste een maal per jaar de gelegenheid hebben advies te geven over de betreffende onderwerpen. Het vragen van advies door de concessiehouder is verplicht, voor zover aan hem in de concessie beleidsruimte over de genoemde onderwerpen is gegeven. De concessieverlener kan er voor kiezen de concessiehouder ten aanzien van sommige onderwerpen geen vrijheid te geven. Een voorbeeld hiervan is dat de concessieverlener de tarieven in de concessie vaststelt en niet bijvoorbeeld de bandbreedte waarbinnen een concessiehouder het tarief kan vaststellen. In het geval dat de concessiehouder geen invloed heeft op de hoogte van de tarieven, geldt er voor een concessiehouder geen adviesverplichting.

Er is een verschil tussen de onderwerpen van het eerste en het tweede lid. De onderwerpen van het eerste lid dienen in ieder geval aan de orde te komen tijdens de advies- en overlegprocedure. De onderwerpen van het tweede lid komen slechts aan de orde indien de concessieverlener over die onderwerpen voorschriften aan de concessie heeft verbonden. De reden van dit onderscheid is dat die onderwerpen geen verplichte concessievoorschriften als bedoeld in artikel 32 van de wet zijn. Als gevolg daarvan kunnen concessiehouders ook niet verplicht gesteld worden om daarover te adviseren. Zijn er over de onderwerpen van het tweede lid echter wel voorschriften opgenomen, dan is de concessiehouder ook verplicht zich daarover te laten adviseren door de consumentenorganisaties.

Artikel 34

De informatie die de concessieverlener op grond van artikel 28 van de wet aan de consumentenorganisaties verstrekt gaat over zaken die een totaaloverzicht aan de consumentenorganisaties geven over het verkeer- en vervoerbeleid. Hierdoor ontstaat er voor de consumentenorganisaties een duidelijk inzicht over wat de rol van het openbaar vervoer in het betreffende gebied is en welke maatregelen de concessieverlener kan nemen – afgezien van het beleid dat in de door hem verleende concessies tot uitdrukking is gebracht – om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Artikel 35

De reikwijdte van de gedoogplicht wordt bepaald door bij algemene maatregel van bestuur de infrastructuur aan te wijzen waarop de gedoogplicht betrekking heeft.

Alleen die infrastructuur wordt aangewezen die noodzakelijk is voor een goede uitvoering van de concessie door de concessiehouder/vervoerder. Op die manier krijgt de concessiehouder voldoende gelegenheid om de met de concessie verband houdende prestatie te verrichten.

Er wordt in belangrijke mate aansluiting gezocht bij de infrastructuur zoals deze is vermeld in de bijlage bij het Besluit Infrastructuurfonds. Deze bijlage geeft een omschrijving van voor subsidie in aanmerking komende infrastructuur. Met betrekking tot bepaalde onderdelen is niet de formulering van de bijlage gevolgd omdat de formulering van deze onderdelen in de bijlage niet specifiek genoeg of juist te specifiek is. Niet is aansluiting gezocht bij de omschrijving van het begrip wegen in de Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970, omdat deze verordening uitgaat

van een te specifieke beschrijving van de infrastructuurelementen en de boekhoudkundige verantwoording ervoor. Gekozen is voor een omschrijving die nauw aansluit bij het doel van de gedoogplicht. Werkplaatsen/ garages, of remises die geen functie hebben als opstelplaats, wachtgelegenheden voor personeel of reizigers, stationsgebouwen en communicatiesystemen behoeven niet onder de gedoogplicht te vallen omdat dergelijke voorzieningen door de concessiehouder op andere wijze kunnen worden verkregen dan wel omdat de concessieverlener deze aan de concessiehouder (tijdelijk) ter beschikking stelt. De in dit kader betrokken partijen dienen natuurlijk in redelijkheid en billijkheid afspraken op dit punt te maken.

Artikel 36

De Minister stelt op grond van dit artikel een maximum vast voor de vergoeding die vervoerders die zonder concessie openbaar vervoer willen verrichten, voor de ontheffing, bedoeld in artikel 29 van de wet, verschuldigd zijn.

Artikel 37

Op grond van 49 van de wet kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld omtrent aanbestedingsprocedures. Voor de aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer is aansluiting gezocht bij de richtlijn nr. 92/50/EEG van de Raad van de Europese Unie van 18 juni 1992 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening (richtlijn nr. 92/50/EEG).

Op grond van de Raamwet EEG-voorschriften aanbestedingen en het hierop gebaseerde Besluit overheidsaanbestedingen is de richtlijn nr. 92/50/EEG in Nederland geïmplementeerd. Deze nationale regelgeving is grotendeels van overeenkomstige toepassing verklaard op de aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer door aanbestedende diensten. Toepassing van de richtlijn geldt niet voor opdrachten onder een bepaald bedrag. Voor de drempelwaarde, genoemd in artikel 36, is aangesloten bij de in bijlage IA van de onderhavige richtlijn nr. 92/50/EEG genoemde diensten omdat deze opdrachten onder de volledige werking van de richtlijn vallen, in tegenstelling tot de in bijlage IB genoemde diensten. In het derde lid is geregeld dat de in artikel 15, eerste lid, van het Besluit overheidsaanbestedingen genoemde artikelen van de richtlijn nr. 92/50/EEG van toepassing zijn op de aanbesteding van concessies door aanbestedende diensten. Van toepassing verklaard zijn onder meer de vier aanbestedingsprocedures van de richtlijn (de openbare, de niet-openbare, de procedure van gunning via onderhandelingen met voorafgaande bekendmaking, de procedure van gunning via onderhandelingen zonder voorafgaande bekendmaking), de minimumtermijnen bij het gebruik van aanbestedingsprocedures, de bekendmaking van de aanbesteding en selectie- en gunningscriteria. Er is een aantal uitzonderingen gemaakt. De artikelen 9, 10 en 16, eerste lid, zijn niet van toepassing omdat deze artikelen een uitzondering, verlicht regime, inhouden voor diensten die in bijlage IB van richtlijn nr. 92/50/EEG zijn opgenomen, een onderscheid dat de aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer niet kent. Artikel 23, eerste lid, van richtlijn nr. 92/50/EEG is uitgezonderd omdat dit de basis vormt voor een gesloten systeem van selectiecriteria. Bij aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer moet het mogelijk blijven om andere bewijsstukken te vragen voor de technische (vak)bekwaamheid van de inschrijvers, bijvoorbeeld omtrent de opgedane ervaring met commerciële dienstverlening in een competitieve markt.

Artikel 38

In artikel 38 is de basis neergelegd voor de besluitvorming omtrent de verlening van concessies na een procedure van aanbesteding. De besluitvorming vindt plaats op basis van één van de gunningscriteria genoemd in het via artikel 37 van toepassing verklaarde artikel 36 van de richtlijn nr. 92/50/EEG. Uitsluiting van verlening kan bijvoorbeeld plaatsvinden op grond van de wet, door het ontbreken van een verklaring van geen bezwaar, op grond van het niet voldoen aan de via artikel 37 van toepassing zijnde geformuleerde eisen in de artikelen 29, 31 of 32 van richtlijn nr. 92/50/EEG of op grond van andere door de concessieverlener bij de aanbesteding gestelde voorwaarden, zoals ervaringsvereisten.

Artikel 39

Dit artikel bepaalt welke gegevens een concessiehouder ten minste dient te verstrekken aan de concessieverlener met het oog op de voorbereiding van aanbesteding van de concessie. Artikel 46, tweede lid, van de wet vormt hiervoor de grondslag en geeft tegelijkertijd het kader aan waarbinnen de informatie gebruikt mag worden. Naast de in dit artikel genoemde gegevens, heeft de concessieverlener de vrijheid in de concessie voorschriften op te nemen over de gegevens die de concessiehouder dient te verstrekken ten behoeve van de voorbereiding van aanbesteding.

De gegevens die dit artikel noemt, zijn zodanig opgesteld dat ze voor de concessieverlener noodzakelijk zijn, niet binnen de organisatie van de concessieverlener beschikbaar zijn en tegelijkertijd zo min mogelijk een administratieve belasting vormen voor de concessiehouder. De concessiehouder zal dikwijls al beschikken over de gegevens, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a. Consumentenorganisaties kunnen hier bijvoorbeeld in geïnteresseerd zijn en de vervoerder zal het vaak zelf ook willen weten in verband met de klantentevredenheid. Het aantal verkochte vervoerbewijzen zal naar aanleiding van artikel 67 door de concessiehouder aan de concessieverlener aangeleverd moeten worden. Uit artikel 46 van de wet blijkt dat de concessieverlener de gegevens slechts kan vragen voor zover dit noodzakelijk is voor de voorbereiding van aanbesteding. Ten eerste kan hij de informatie voor zichzelf gebruiken in verband met de inhoud van het programma van eisen en de beoordeling van de inschrijvingen. Met behulp van de gegevens van de concessiehouder is hij in staat om te beoordelen of het programma van eisen dat hij opstelt of de ingediende inschrijvingen, haalbaar zijn en voldoen aan het voorzieningenniveau waar behoefte aan is. Ten tweede kan hij de in dit artikel genoemde gegevens opnemen in het programma van eisen voor zover dat noodzakelijk is voor de overige inschrijvers en voor zover dat niet een onevenredige benadeling van de concessiehouder met zich meebrengt.

Een voorbeeld van gegevens die wel gebruikt kunnen worden ten behoeve van het programma van eisen, maar niet in het programma van eisen worden opgenomen, zijn de kosten van uitvoering van de concessie. Voor de concessieverlener is het van belang om zich een beeld te kunnen vormen of de kosten van de eisen die hij in het programma van eisen opneemt, reëel zijn ten opzichte van de kosten die de zittende vervoerder reeds heeft. De hoogte van de kosten van de zittende vervoerder zijn echter niet van belang voor de andere inschrijvers: zij zullen hun eigen berekening maken met de kosten die zij denken kwijt te zijn met de uitvoering van de concessie.

Artikel 40

Om zicht te hebben op het verloop van de openstelling van de openbaarvervoermarkt, wordt de minister geïnformeerd omtrent het verloop en de uitslag van de aanbestedingsprocedure. Op grond van het tweede lid worden bij ministeriële regeling regels gesteld omtrent de kennisgeving. Daarbij valt te denken aan informatie omtrent de gevolgde procedure, de hoeveelheid inschrijvers, de waarde van de offertes, de gunningscriteria, de uitslag alsmede een motivering van die uitslag en gegevens betreffende met de concessieverlening gepaard gaande subsidie.

Artikel 41

In beginsel geldt een nationaal vervoerbewijs in heel Nederland. Er kunnen echter redenen zijn om de geldigheid van een nationaal vervoerbewijs tot een bepaald gebied, al dan niet vervoerkundig bepaald, te beperken. Bijvoorbeeld omdat het openbaar vervoer zich qua service, snelheid of functie zodanig onderscheidt ten opzichte van het overige openbaar vervoer dat het gerechtvaardigd is dat een nationaal vervoerbewijs niet geldig is naast een lokaal of regionaal tarief. In de concessie zullen op grond van artikel 32, tweede lid, onderdeel d, van de wet voorschriften zijn opgenomen over regionale of lokale tarieven.

Artikel 42

Op grond van artikel 30 van de wet kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur tarieven voor nationale vervoerbewijzen worden vastgesteld. Bij de vaststelling van tarieven voor nationale vervoerbewijzen kan onder meer onderscheid worden gemaakt naar verschillende kaartsoorten en soorten reizigers waarbij te denken valt aan bijvoorbeeld ouderen of kinderen. Het tweede lid bepaalt dat een zone-indeling als grondslag voor de tariefvaststelling van vervoerbewijzen kan dienen. Ten aanzien van de meeste nationale vervoerbewijzen zal dit het geval zijn. De zone-indeling zal bijvoorbeeld niet als grondslag dienen indien het een vervoerabonnement betreft dat recht geeft op gebruik van het openbaar vervoer in Nederland.

Artikel 43

In artikel 43, eerste lid, staan de eisen die aan het model van een nationaal vervoerbewijs worden gesteld. Het vervoerbewijs geldt als bewijs van de gesloten vervoersovereenkomst onder de daarvoor geldende vervoervoorwaarden. De reiziger heeft daarmee een betalingsbewijs dat recht geeft op een bepaald vervoer en het verblijf op stations en halten, toegang tot een geschillencommissie bij geschillen over de vervoersovereenkomst, alsook een bewijsstuk indien de reiziger de vervoerder aansprakelijk wil stellen voor geleden schade. De strekking van de eis in onderdeel a van het eerste lid is, dat de vervoerprijs objectief bepaalbaar is. De prijs is op het bewijs vermeld dan wel blijkt deze uit een schriftelijke overeenkomst of een openbaar gemaakt tarief. De geldigheid van een nationaal vervoerbewijs moet kunnen worden vastgesteld door de ambtenaren en personen die belast zijn met toezichts- en opsporings-taken op grond van de wet. Hierop ziet het eerste lid, onderdeel b. Het tweede lid geeft de grondslag om voorts eisen te stellen aan het nationaal vervoerbewijs. Deze eisen kunnen onder meer betrekking hebben op de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen.

Artikel 44

Dit artikel is een uitwerking van artikel 74, tweede lid, van de wet en legt de verplichting tot betaling vast van het openbaar vervoertarief. Het voor een vervoerbewijs geldende tarief kan ingeval het niet een nationaal vervoerbewijs betreft, door de vervoerder zijn kenbaar gemaakt dan wel door de concessieverlener zijn vastgesteld.

Artikel 45

Het artikel is gebaseerd op artikel 70, tweede lid, van de wet. De minimale leeftijd voor personen als bedoeld in onderdeel b is op 12 jaar gesteld en gelijk aan de leeftijd die geldt voor begeleiders van gehandicapten die gebruik maken van de trein. Artikel 43, onderdeel b, bepaalt onder meer dat voor een blindegeleidehond of een andere hulphond die een gehandicapte begeleidt, het verbod zonder een geldig vervoerbewijs gebruik te maken van het openbaar vervoer niet geldt.

Artikel 46

Dit artikel vloeit voort uit artikel 74, tweede lid, onderdeel b, van de wet. In het tweede lid staan de criteria genoemd waaraan een zaak moet voldoen om als handbagage aangemerkt te kunnen worden. Fietsen, niet zijnde vouwfietsen, vallen in beginsel niet onder het begrip handbagage tenzij ze door de vervoerder daartoe zijn aangemerkt.

Artikel 47

Dit artikel regelt in het eerste lid dat een reiziger moet zijn voorzien van een geldig vervoerbewijs voordat hij het vervoermiddel of een gedeelte van het station (vaak het perron) of de halte, betreedt dan wel zo spoedig mogelijk daarna. In het tweede lid is neergelegd wanneer een vervoerbewijs een geldig vervoerbewijs is. De geldigheid wordt in een concreet geval vastgesteld. De geldigheid van het vervoerbewijs kan beperkt zijn tot een bepaald traject, voor een bepaald vervoermiddel, of tijdstip dan wel een combinatie van deze factoren.

Artikel 48

Dit artikel vloeit voort uit artikel 102 van de wet. Het geeft een regeling voor reizigers die zich niet tijdig van een geldig vervoerbewijs hebben voorzien. Naast de prijs van het vervoer is de reiziger een door de minister te bepalen bedrag verschuldigd. Wordt dit bedrag binnen de in dit artikel gestelde termijnen voldaan, dan vervalt het recht op strafvervolgung terzake van een overtreding van artikel 70, eerste lid, van de wet.

Artikel 49

Dit artikel bevat een voorziening met betrekking tot op naam gestelde vervoerbewijzen waarvoor een periodieke betaling geldt. Wordt deze betaling gestaakt dan kan het vervoerbewijs worden ingenomen en wordt niet opnieuw een op naam gesteld vervoerbewijs afgegeven zolang de schuld niet is voldaan.

Artikel 50

Dit artikel vindt zijn grondslag in artikel 74, tweede lid, onderdeel b, van de wet en heeft betrekking op het gebruik van nationale vervoerbewijzen. De terugbetaling van een betaalde vervoerprijs of ontheffing van een betalingsverplichting geldt slechts voor vervoerbewijzen waarvan de

geldigheid nog niet kan zijn aangevangen en voor vervoerbewijzen met een geldigheid van ten minste een week voor zover ze niet meer worden gebruikt. De concessieverlener kan in de concessie een regeling treffen voor regionale of lokale vervoerbewijzen.

Artikel 52

Dit artikel vormt een uitwerking van artikel 74 juncto artikelen 72 en 73 van de wet. Door de opsomming van deze gedragingen in artikel 52 bestaat er duidelijkheid over welke gedragingen wel of niet toelaatbaar zijn. In het verleden bleek er soms discussie te bestaan of het aanbieden van diensten ook onder onderdeel «het uitoefenen van beroep of bedrijf» was te vatten, zoals het bemiddelen in drugshandel. Ter verduidelijking is daarom het «aanbieden van diensten» aan onderdeel f toegevoegd, zodat er geen twijfel over kan bestaan dat dit soort gedragingen worden aangemerkt als gedragingen die de orde, rust, veiligheid en een goede bedrijfsgang verstoren.

Handbagage die een zitplaats inneemt, terwijl iemand anders daar aanspraak op kan maken of het plaatsen van handbagage op een zodanige plaats dat anderen daar hinder van ondervinden, is eveneens een gedraging die de orde, rust, veiligheid en een goede bedrijfsgang kan verstoren. Hetzelfde geldt voor het meenemen van dieren die hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken op een station, halte of in het vervoermiddel. Deze gedragingen vallen onder onderdeel h van artikel 52.

Het algemene onderdeel l is als het ware een vangnet voor alle gedragingen die hinderlijk of gevaarlijk zijn of kunnen zijn of die verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken. Een voorbeeld hiervan kan zijn het fietsen en skaten door stations- en metrohallen.

Artikel 53

Dit artikel vormt een uitwerking van artikel 73 van de wet dat bepaalt dat een ieder die kennelijk gebruik wenst te maken van het openbaar vervoer, niet in strijd mag handelen met de aanwijzingen die door of vanwege de vervoerder bekend zijn gemaakt. De aanwijzingen zelf dienen duidelijk kenbaar te zijn. De aanwijzingen die in beeld of geschrift kenbaar zijn gemaakt, vallen hier in ieder geval onder. Zij zijn daarmee voor een ieder kenbaar. Voorzover het gaat om aanwijzingen die mondeling door de vervoerder worden gegeven, beperken die zich uit de aard der zaak tot het concrete geval.

Artikel 54

Er is sprake van een getrapte bekostiging van het openbaar vervoer. Het rijk kent de concessieverleners een financiële bijdrage toe. De concessieverleners subsidiëren op hun beurt de concessiehouders. Bij het bepalen van de bijdrage wordt op grond van artikel 77 van de wet uitgegaan van het gebruik van openbaar vervoer. Voor de berekening van de bijdrage wordt uitsluitend uitgegaan van het gebruik van het openbaar vervoer, uitgedrukt in vervoeropbrengsten. Het is mogelijk om bij ministeriële regeling te bepalen dat een deel van het gebruik, bijvoorbeeld voortkomend uit groei, niet meegeteld wordt. In het tweede lid is neergelegd dat de minister ten behoeve van de toerekening van de vervoeropbrengsten naar concessieverleners, gebruik kan maken van onderzoek. Dit onderzoek betreft momenteel het zogenaamde WROOV-plus onderzoek. Door middel van dit onderzoek kan een juiste toedeling van de vervoerproductie plaatsvinden en daarmee van de allocatie van gelden.

Artikel 55

De rekenfactor is een weergave van de verhouding tussen de verleende bijdrage en de door de reiziger betaalde vervoeropbrengsten voor het openbaar vervoer dat onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de desbetreffende concessieverlener wordt verricht. Bij het vaststellen van de hoogte van de rekenfactor spelen de beschikbare middelen en de vervoeropbrengsten een rol.

Artikel 56

Er is een aantal factoren die van invloed kunnen zijn op de exploitatie van openbaar vervoer. Deze factoren, ook wel structuurkenmerken genoemd, zijn opgenomen in artikel 56. Aan de hand van de structuurkenmerken kan de berekening van het gebruik op basis van primair de vervoerprestatie worden gecorrigeerd voor bepaalde omstandigheden. Met betrekking tot onderdeel a kan worden opgemerkt dat de rijsnelheid in gebieden waar de bevolkingsdichtheid groot is, een verondersteld demografisch kenmerk, in het algemeen een negatieve werking heeft op de verhouding tussen prestatie en kosten. Daarnaast kan teneinde het minimale voorzieningenniveau van het openbaar vervoer in bepaalde landelijke gebieden te waarborgen, de grondoppervlakte van een gebied, als verondersteld geografisch structuurkenmerk, in de berekening van de bijdrage in aanmerking worden genomen.

De exploitatie kan per vervoertechniek verschillen bijvoorbeeld door verschillen in het onderhoud van vervoermiddelen. Onderdeel b biedt de mogelijkheid om hiermee bij de berekening van de bijdrage rekening te houden.

Onderdeel c biedt de mogelijkheid om ten behoeve van het onderhoud van de railinfrastructuur bij de berekening van bijdrage die concessieverleners die trams, metro's of trolleys binnen hun gebied hebben rijden tegemoet te komen. Tot op heden gebeurt dit door de bijdrage voor de betreffende concessieverleners te verhogen met een forfaitair bedrag.

Op grond van onderdeel d kan bij de berekening van de bijdrage per concessieverlener een differentiatie en verbetering van de verhouding tussen de opbrengsten en de bijdrage in aanmerking worden genomen. In de toepassing van dit onderdeel kan gedacht worden aan een gefaseerde verlaging naar een vooraf bepaalde subsidiepercentage binnen een bepaalde termijn als streefbeeld. Tot het meewegen van deze factor kan bijvoorbeeld worden overgegaan in het kader van een meerjarenafpraak tussen het rijk en een concessieverlener. In ruil voor een omvangrijke bijdrage op grond van de Wet infrastructuurfonds wordt bij de berekening van de bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer uitgegaan van een vooraf bepaald aandeel van de opbrengsten in de exploitatie. Een dergelijke meerjarenafpraak biedt de concessieverlener zo meerjarige financiële zekerheid over de wijze van berekenen van de bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer en de infrastructuurinvesteringen.

De wijze waarop en de mate waarin de in artikel 56 genoemde factoren worden meegewogen, wordt bij ministeriële regeling uitgewerkt.

Artikel 57

Artikel 57 voorziet in de mogelijkheid om in voorkomende gevallen de bijdrage te kunnen verhogen. Het kan hierbij gaan om een incidentele bijdrage voor omvangrijke bestedingen dan wel investeringen waarvan redelijkerwijs niet verwacht kan worden dat deze ten laste van een concessieverlener komen. Ook kan het een individuele bijdrage betreffen voor bestedingen die niet voor alle bijdragegerechtigden noodzakelijk zijn en als zodanig niet aan de hand van de algemene verdeelsleutels kan worden toegekend.

Bij een incidentele bijdrage kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een bijdrage ten behoeve van door de minister gewenste maatregelen gericht op verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor bepaalde groepen reizigers. Ook kan gedacht worden aan een bijdrage ten behoeve van de invoering van de chipkaart.

Bij een individuele bijdrage kan gedacht worden aan de uitgaven die grote steden plegen om de veiligheid van passagiers op de stations en in de voertuigen te waarborgen. Ook kan het bijvoorbeeld gaan om groot onderhoud van metrostations.

Artikel 58

Artikel 58 geeft de minister de bevoegdheid om ten opzichte van een voorgaand jaar een wijziging van de bijdrage te beperken met als doel al te grote schoksgewijze veranderingen in de jaarlijkse verdeling van middelen aan concessieverleners te voorkomen. Veranderingen in het vervoergebruik kunnen zonder ingreep tot een grote wijziging in de hoogte van de te verlenen bijdrage leiden. Een daling van de hoogte van de bijdrage kan worden beperkt bijvoorbeeld om overheden in de gelegenheid te stellen hun kostendekkingsgraad te verbeteren. Een stijging van de hoogte van de bijdrage kan worden beperkt zodat bijvoorbeeld de groei van het openbaar vervoer in dat gebied niet volledig wordt gehonoreerd. Dit is het geval indien zonder beperking een te ingrijpende herverdeling van middelen plaats zou vinden over de concessieverleners.

Artikel 59

In artikel 59 is neergelegd waaruit de vervoeropbrengsten bestaan die bij de berekening van het gebruik van openbaar vervoer een rol spelen. Het grootste gedeelte betreft de verkochte vervoerbewijzen. Om te voorkomen dat het in combinatiekaartjes opgenomen gedeelte van het tarief dat betrekking heeft op een niet uit openbaar vervoer bestaande prestatie wordt meegenomen bij de berekening van vervoeropbrengsten is de uitzondering in onderdeel a opgenomen. Op grond van het tweede lid zal bij ministeriële regeling geregeld worden op welke wijze een gedeelte van het tarief van een vervoerbewijs in aanmerking wordt genomen. Bij het niet uit openbaar vervoer bestaande gedeelte van het tarief kan gedacht worden aan koffie, krant, parkeergelden maar ook aan evenementen, pretparken en dergelijke.

Bij andere bij ministeriële regeling in aanmerking te nemen vervoeropbrengsten valt te denken aan een derving van de studenten OV-kaart of de reizigerskilometers waarbij bij de berekening van het gebruik van bedrijfsvervoer wordt uitgegaan.

Artikel 60

In artikel 60 is neergelegd welke vervoerbewijzen worden meegerekend. Onderdeel a betreft de nationale vervoerbewijzen die de minister op grond van artikel 30 van de wet kan vaststellen. Onderdeel b betreft de vervoerbewijzen die op grond van een concessie tot stand komen. Onderdeel c geeft de mogelijkheid om vervoerbewijzen ten behoeve van openbaar vervoer te water of openbaar vervoer op afroep mee te tellen.

Artikel 61

In artikel 61 wordt geregeld dat indien de concessieverlener niet voldoet aan de in artikel 78 van de wet opgenomen verplichtingen met betrekking tot de aanbesteding een percentage van de vervoeropbrengsten niet wordt meegenomen bij de berekening van de bijdrage.

Artikel 62

In artikel 62 wordt bepaald dat de wijze waarop het gebruik van het openbaar vervoer gedurende het bijdragejaar kan leiden tot een ten opzichte van de verlening gewijzigde vaststelling van de bijdrage bij ministeriële regeling nader wordt uitgewerkt. Indien aan artikel 81, onderdeel a, van de wet toepassing wordt gegeven zal zowel de groei als de daling van de vervoeropbrengsten op een eerder moment doorwerken in de bijdrage dan nu het geval is.

Artikel 63

Terwijl artikel 61 ziet op het treffen van een financiële maatregel bij het berekenen van de bijdrage, ziet artikel 63 op het gewijzigd vaststellen van de bijdrage indien in strijd met de wettelijke verplichtingen niet is aanbesteed. De wijze waarop de bijdrage wordt berekend, is in beide gevallen gelijk en zal worden uitgewerkt bij ministeriële regeling.

Artikel 64

Artikel 64 ziet op het op grond van artikel 81, onderdeel c, van de wet, gewijzigd vaststellen van de bijdrage indien de hoogte van lonen en prijzen in het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft, is gewijzigd. De wijze waarop hier toepassing aan wordt gegeven, wordt in artikel 64 nader uitgewerkt.

Artikel 65

In dit artikel zijn de bestedingscategorieën neergelegd waarvoor de bijdrage kan worden aangewend door de concessieverlener. De categorie in het eerste lid, onderdeel a, omvat alle kosten die nodig zijn ten behoeve van het voorbereiden, verlenen en uitvoeren van concessies. Dit betekent dat ook de kosten gemaakt ten behoeve van het ontwikkelen van een programma van eisen, een bestek en de concessievoorschriften hieronder vallen alsmede de kosten die met aanbestedingsprocedures gemoeid zijn. Bij de uitgaven voor de uitvoering van een concessie valt te denken aan de subsidie voor de exploitatie door de concessiehouder, maar ook aan kosten voor sociale veiligheid, toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten en voor de aanschaf van materieel. Onderdeel c maakt het mogelijk om in enig jaar niet uitgegeven gelden te reserveren voor latere jaren.

Artikel 67

Teneinde de bijdrage te kunnen vaststellen heeft de minister inzicht nodig in het gebruik van het openbaar vervoer. Het gebruik kan worden afgeleid uit de verkoop van de verschillende kaartsoorten en de bewerking van de verkoopgegevens door middel van het WROOV-plus systeem. De gegevens onder a zijn onder andere nodig voor het vaststellen of aan de in de concessievoorschriften opgenomen regels is voldaan en voor de tarieven van de vervoerbewijzen. De in onderdelen b en c opgenomen gegevens zijn nodig ten behoeve van de toerekening van de vervoeropbrengsten. De gegevensverstrekking kan ook namens de concessieverlener verstrekt worden, bijvoorbeeld door een concessiehouder. De concessieverlener is echter verantwoordelijk.

Artikel 69

Omdat de gegevens, bedoeld in artikel 67, onderdelen b,c en d, voor een deel bij de concessiehouders liggen biedt artikel 69 een titel voor het opvragen van de gegevens.

Artikel 72

Artikel 3 van de wet geeft de minister de bevoegdheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen ten behoeve van experimenten met openbaar vervoer. Daarbij kan worden afgeweken van onder meer de artikelen 61 en 77 van de wet om zodoende te kunnen experimenteren met de bijdrage en met de aanbestedingsplicht. In artikel 72 wordt gebruik gemaakt van de in artikel 3 geboden bevoegdheid ten behoeve van enkele pilots. Daarin zal worden onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de minister afspraken te laten maken met concessieverleners waarbij grotere financiële zekerheid gekoppeld kan worden aan het versneld realiseren van doelstellingen ten aanzien van het regionale verkeers- en vervoerbeleid. Dit betreft de zogenaamde meerjarenafspraken. Deze afspraken kunnen zo concessieverleners meer zekerheid bieden over de wijze en de mate van financiering van de exploitatie van het openbaar vervoer over een reeks van jaren. Naast de zekerheid brengt ook de introductie van aanbesteding de wenselijkheid van meerjarenafspraken met zich mee omdat de concessieverlener bij de concessieverlening meerjarige financiële afspraken met de concessiehouder zal maken.

Om experimenten met dergelijke afspraken vorm te kunnen geven is het noodzakelijk om van de algemene bijdragesystematiek te kunnen afwijken. Door af te wijken van artikel 77 van de wet zal de bijdrage voor de deelnemende concessieverleners op een andere wijze berekend worden dan opgenomen in de artikelen van dit besluit. Ook is het noodzakelijk om te kunnen afwijken van de aanbestedingsplicht zoals opgenomen in artikel 61 van de wet omdat de voorwaarden om in aanmerking te komen voor deelname aan het experiment betrekking kunnen hebben op de aanbestedingsplicht.

De experimentenregeling zal worden toegepast voor ten hoogste zes concessieverleners. Er zijn drie voorwaarden om in aanmerking te komen voor deelname aan het experiment. Of de concessieverlener besluit over te gaan tot aanbesteding van minimaal 35% van de omzet van het openbaar vervoer voor 1 januari 2002. Of de concessieverlener besluit over te gaan tot aanbesteding van 100% van het openbaar vervoer voor 1 januari 2005. Of de concessieverlener is bereid zich voor de komende jaren vast te leggen op een extra inspanning op het gebied van het flankerend vervoersbeleid ten opzichte van bestaand beleid.

Op grond van het tweede lid wordt in een ministeriële regeling de experimenten nader uitgewerkt. Daarin zal onder meer terugkomen de aan de bijdrage te verbinden doelgebonden verplichtingen, de looptijd en de wijze van evalueren. Om doelgebonden verplichtingen te kunnen verbinden aan de bijdrage is in artikel 72 opgenomen dat de minister toepassing kan geven aan artikel 81, onderdeel a, van de wet. Dit onderdeel geeft de minister de vereiste wettelijke grondslag om aan de subsidieverstreking doelgebonden verplichtingen te verbinden.

Artikel 73

Dit artikel is een uitwerking van artikel 86, onderdeel b, van de wet en strekt ertoe de tarieven voor de reiziger voorafgaande aan het daadwerkelijke vervoer kenbaar te maken. Er ontstaan verschillende vervoerprijzen tussen aanbieders van taxivervoer. Daarnaast zijn er aanbieders die zelf hun prijzen differentiëren naar tijd of naar de omstandigheden waaronder het vervoer wordt verricht. De nadere regeling die de minister op basis

van artikel 73 van de wet kan stellen, verplicht de vervoerder het vervoertarief dan wel de maatstaf die voor de hoogte van het tarief bepalend is, vooraf bekend te maken. De vervoerprijs moet zichtbaar van buitenaf de auto en in de auto voor de reiziger te relateren zijn aan de taxi waarmee wordt vervoerd of het bedrijf dat het vervoer verricht. De toegankelijkheid van het taxivervoer is ermee gediend dat de reiziger bekend is met de vervoerprijs.

Artikel 74

Dit artikel is ten opzichte van artikel 157 Besluit personenvervoer zodanig gewijzigd dat de geneeskundige verklaring niet meer wordt afgegeven door een andere huisarts dan de huisarts van de betrokkene, maar door een arts van een arbodienst. De reden hiervan is dat een chauffeur ook voor zijn rijbewijs een geneeskundige verklaring van arts van een arbodienst nodig heeft en het niet wenselijk wordt geacht dat hij daarvoor langs twee keuringsinstanties moet gaan. Bij de artsen van de arbodienst is de vereiste deskundigheid aanwezig.

Artikel 75 en 76

De chauffeurspas heeft tot doel de kwaliteit van bestuurders van taxi's te waarborgen. Artikel 76, eerste lid, regelt de eisen die aan de chauffeur worden gesteld voordat hij een chauffeurspas ontvangt. Indien een bestuurder aantoont dat hij rijvaardig, lichamelijk geschikt en betrouwbaar is, ontvangt hij een chauffeurspas. In artikel 76, derde lid, is de grondslag voor de leges op gelijke wijze als de andere legesbepalingen in dit besluit geformuleerd.

Artikel 77

Dit artikel regelt ten eerste de bevoegdheden van de minister indien hij een vermoeden heeft dat een bestuurder van een taxi niet meer aan de voor de afgifte van de chauffeurspas geldende eisen voldoet. Wanneer dat vermoeden ontstaat kan de minister de bestuurder van een taxi verzoeken opnieuw aan te tonen dat hij voldoet aan de gestelde eisen.

Ten tweede regelt dit artikel de gevallen waarin de chauffeurspas ingetrokken kan worden. De bevoegdheid tot intrekking ontstaat onder andere wanneer de pas met medewerking van de aanvrager door derden wordt gebruikt (misbruik) of met behulp van de pas van de aanvrager kopieën of vervalsingen ten behoeve van gebruik door derden worden vervaardigd (onderdeel d). Hoewel handhavende instanties de gegevens op de pas kunnen verifiëren met bijvoorbeeld het rijbewijs, kan het gebruik van andermans pas bij controle of bij het tonen aan de reiziger toch een blijk van schijnbare legaliteit geven in de uitoefening van het beroep.

Het derde lid bepaalt dat de houder van een chauffeurspas waarvan de geldigheidsduur is verstreken of welke is ingetrokken deze inlevert bij de minister. Het inleveren van de pas voorkomt dat deze door de aanvrager en derden wordt misbruikt of dat hiermee wordt gefraudeerd. Bij het niet inleveren van de pas kan de minister via artikel 97 van de wet (bestuursdwang) inlevering afdwingen.

Artikel 78

Dit artikel geeft een grondslag om bij ministeriële regeling nadere procedureregels te kunnen stellen over de chauffeurspas.

De in dit artikel bedoelde regels kunnen onder meer betrekking hebben op de herkenbaarheid van het materieel voor de reizigers, aanduiding van bestemmingen en toegankelijkheid van vervoermiddelen. Regels die betrekking hebben op de veiligheid van het vervoermiddel kunnen op basis van artikel 80 worden gesteld.

Artikel 80

Voor voertuigen die zijn bestemd voor het vervoer van personen gelden naast de technische voorschriften die bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) zijn gesteld, tevens aanvullende technische voorschriften op basis van de Wet personenvervoer 2000. Het onderhavige artikel biedt voor het stellen van deze regels in het derde lid de grondslag.

Overeenkomstig de systematiek in de Wvw 1994 wordt in het onderhavige artikel een onderscheid gemaakt tussen permanente eisen die in het kader van de algemene periodieke keuring (APK) worden getoetst en eisen waarop eenmalig wordt getoetst voordat het voertuig voor de eerste maal als bus of auto voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer wordt ingezet.

In het eerste lid wordt bepaald dat het verboden is openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer te verrichten met een bus of auto indien op het kentekenbewijs de aanduiding als bedoeld in artikel 28, derde lid, van de Wvw 1994 ontbreekt. De aanduiding op het kentekenbewijs wordt geplaatst indien wordt voldaan aan de aanvullende voorschriften die bij of krachtens de Wet personenvervoer 2000 worden gesteld. Voor zover het bussen betreft is dit geregeld in artikel 28, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Voor auto's wordt dit – tot de inwerkingtreding van een wijziging van de Wvw 1994, waarin voor auto's een soortgelijke bepaling is opgenomen – geregeld in een regeling die strekt ter uitvoering van het derde lid. De aanvullende voorschriften betreffen technische eisen waarop de Rijksdienst voor het Wegverkeer eenmalig keurt, voordat het voertuig voor de eerste maal als bus of auto voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer wordt ingezet. De hier bedoelde technische eisen kunnen worden vastgesteld op basis van het derde lid, aanhef en onderdeel a.

Ingevolge artikel 36 van de Wvw 1994 dient het kentekenbewijs zijn geldigheid niet te hebben verloren en moet het behoorlijk leesbaar zijn. Tevens mag het kentekenbewijs niet zijn ingevorderd.

Het tweede lid heeft betrekking op de periodieke keuringsplicht (APK-keuring) van bussen en auto's. Er is bepaald dat een keuringsbewijs dat is afgegeven voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer met een bus of auto, zijn geldigheid verliest indien hieruit niet blijkt dat is voldaan aan de eisen, bedoeld in het derde lid, onderdeel b. Op grond van het derde lid, onderdeel b, kunnen bij ministeriële regeling eisen worden vastgesteld waar een bus of auto aan moet voldoen. Naast de technische voorschriften die voor genoemde bussen en auto's ingevolge de Wvw 1994 gelden, kunnen derhalve aanvullende technische voorschriften in verband met het personenvervoer van toepassing zijn. Pas nadat aan deze aanvullende eisen is voldaan, wordt dit op het keuringsbewijs aangeduid.

Bij het formuleren van het tweede lid is niet gekozen voor een verbodsbepaling. Een keuringsbewijs wordt afgegeven indien is voldaan aan de

eisen, bedoeld in de Wvw 1994 en – voor zover van toepassing – aan de eisen, bedoeld in de Wet personenvervoer 2000. Voor zover het bussen betreft, is dit geregeld in artikel 75 van de Wegenverkeerswet 1994. Voor auto's wordt dit – tot de inwerkingtreding van een wijziging van de Wvw 1994, waarin voor auto's een soortgelijke bepaling is opgenomen – geregeld in een regeling die strekt ter uitvoering van het derde lid. In artikel 72 van de Wvw 1994 is bepaald dat het keuringsbewijs zijn geldigheid niet mag hebben verloren. Voorts is in dat artikel geregeld wie voor de overtreding van dit voorschrift aansprakelijk is. Om die reden volstaat het om in het onderhavige artikel te bepalen dat het keuringsbewijs zijn geldigheid verliest indien hieruit niet blijkt dat is voldaan aan de eisen, bedoeld in het derde lid.

Op grond van artikel 4.3 van het Voertuigreglement geldt de verplichting voorzien te zijn van een keuringsbewijs als bedoeld in artikel 72 van de Wvw 1994, vanaf een jaar na de eerste toelating van het voertuig tot de weg.

Overtreding van het onderhavige artikel is in artikel 101 van de wet strafbaar gesteld. Ingevolge artikel 143 berusten, na de inwerkingtreding van het onderhavige artikel, de Regeling permanente eisen bussen, de Regeling vaststelling regels voor de keuring van bussen, de Regeling permanente eisen taxi's en de Regeling vaststelling regels voor de keuring van auto's, op dit artikel.

Artikel 81

Op grond van artikel 81 is het verboden met een bus of auto meer personen te vervoeren, dan wel een bus of auto voor ander vervoer te gebruiken dan blijkt uit het kentekenbewijs is toegestaan. Op het kentekenbewijs wordt het hoogste aantal personen, buiten de bestuurder, dat mag worden vervoerd, vermeld. Hierbij kan rekening worden gehouden met het soort vervoer dat wordt verricht en met de wijze waarop wordt plaatsgenomen in de bus of auto. Er kan derhalve onderscheid worden gemaakt tussen zit- en staanplaatsen en plaatsen voor invaliden. Tevens kan het soort vervoer – bijvoorbeeld het vervoer per stads-, dan wel streekbus – van invloed zijn op het hoogste aantal te vervoeren personen. In het derde lid wordt een grondslag geboden voor het vaststellen van regels omtrent de wijze waarop het aantal personen dat met de bus of auto mag worden vervoerd, wordt bepaald.

Artikel 82

Tot op heden dient in een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, tenzij het contractvervoer betreft, een taxameter aanwezig te zijn. Een taxameter registreert de rijtijden en de afstand van het vervoer per rit en toont zichtbaar voor de reiziger de prijs per rit. Ingevolge artikel 82, eerste lid, dient een taxi voorzien te zijn van een boordcomputer van een door de minister aangewezen type. Een boordcomputer beschikt over meer functies dan de taxameter. Naast de reeds genoemde functies van de taxameter is de boordcomputer geschikt voor het verstrekken van informatie over het vervoer aan de vervoerder. De bedrijfsvoering kan hierdoor verbeterd worden. Tevens registreert de boordcomputer alle rij- en rusttijden en kan als zodanig als controlemiddel worden gebruikt. De registratie van genoemde gegevens is verbonden met de naam en het adres van de vervoerder, de naam van de chauffeur en het kenteken van het voertuig.

Ingevolge het tweede lid wordt bij ministeriële regeling bepaald aan welke eisen de boordcomputer moet voldoen voordat het type kan

worden aangewezen. Op basis hiervan kunnen de technische eisen waaraan de boordcomputer moet voldoen, worden vastgesteld. Het betreft onder meer voorschriften die betrekking hebben op de wijze van registratie van bepaalde gegevens. Opgemerkt wordt dat voorschriften die betrekking hebben op meetinstrumenten en de ijking hiervan geregeld worden bij of krachtens de IJkwet. Voorzover deze voorschriften van toepassing zijn op boordcomputers zal in de op te stellen ministeriële regeling naar verwachting verwezen worden naar bedoelde bepalingen. Tevens kunnen er regels nodig zijn voor het gebruik van de boordcomputer. Deze regels richten zich derhalve tot de chauffeurs of de ondernemers. Onder het gebruik wordt mede verstaan voorschriften die het gebruik mogelijk maken. Voorts kunnen – ingevolge het tweede lid, onderdeel c – regels worden gesteld inzake de keuring van de boordcomputer. Het kan hierbij gaan om voorschriften met betrekking tot een toelatingskeuring, een inbouwkeuring, of een periodieke keuring.

Ingevolge het derde lid kan worden voorgeschreven dat bepaalde gegevens die de boordcomputer registreert gedurende een bepaalde periode door de vervoerder moeten worden bewaard. Opgemerkt wordt dat ingevolge artikel 52 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen administratieplichtigen gehouden zijn om van hun vermogenstoestand en bedrijfsvoering de boeken en andere gegevensdragers gedurende zeven jaren te bewaren. De gegevens, bedoeld in het derde lid, kunnen derhalve niet alleen onder de bewaarplicht op grond van onderhavig besluit, maar tevens onder de bewaarplicht van de Algemene wet inzake rijksbelastingen vallen.

De inwerkingtreding van de artikelen 82 en 83 is afhankelijk van de ontwikkelingen met betrekking tot de boordcomputer. Tot de inwerkingtreding van deze artikelen zal, ingevolge artikel 127, het gebruik van de taxameter in de taxi zijn voorgeschreven. Tot die datum dient de chauffeur tevens de zogenaamde rittenstaten bij te houden.

Artikel 83

Artikel 83 regelt het verplicht gebruik van de boordcomputer voor het verrichten van taxivervoer. Overtreding van dit voorschrift en van artikel 82 is in artikel 101 van de wet strafbaar gesteld. Tevens is het besturen van een taxi in dienst, zonder registratie van de rij- en rusttijden, strafbaar gesteld op grond van de Arbeidstijdenwet. Indien de boordcomputer buiten toedoen van de vervoerder of de gebruiker buiten gebruik is, bijvoorbeeld als gevolg van een technisch defect, is deze verplichting niet van toepassing. Ingevolge het tweede lid, is in dat geval artikel 127, eerste lid, onderdelen d en e, van toepassing. In dit artikel is geregeld dat de vervoerder die taxivervoer verricht er zorg voor draagt dat terstond voor aanvang en terstond na beëindiging van de rit volledig en naar waarheid een controledocument wordt ingevuld met daarop bepaalde gegevens, de zogenaamde rittenstaat. Deze gegevens dienen ten minste twee jaar door de vervoerder te worden bewaard.

Artikel 84

Dit hoofdstuk bevat de implementatie van verordening (EG) nr. 12/98. Deze verordening heeft tot doel een regeling te geven voor de benodigde documenten voor het cabotagevervoer. Het cabotagevervoer is het binnenlands personenvervoer dat door ondernemers wordt verricht die in het buitenland gevestigd zijn. De verordening maakt een onderscheid tussen ongeregeld en bijzonder geregeld cabotagevervoer. Deze vormen van cabotagevervoer komen overeen met de Nederlandse definitie van besloten busvervoer. De derde vorm van cabotagevervoer die de

verordening noemt is het geregeld cabotagevervoer; dit komt overeen met de Nederlandse definitie van openbaar vervoer. Een voorbeeld van geregeld cabotagevervoer is het gedeelte tussen Breda en Tilburg op de lijndienst van een Belgische vervoerder tussen Antwerpen en Tilburg. Het verschil tussen het geregeld cabotagevervoer van verordening (EG) nr. 12/98 en het «gewone» geregeld vervoer van verordening (EEG) nr. 684/92, zoals dat in hoofdstuk 8 is uitgewerkt, is dat bij het «gewone» geregeld vervoer reizigers op diverse plaatsen in het ene land mogen opstappen, als die reizigers maar in een ander land uitstappen. Een voorbeeld hiervan is de huidige lijndienst Antwerpen Rotterdam waarbij de reizigers in Nederland instappen en in België uitstappen. Zodra reizigers in hetzelfde land in- én uit mogen stappen, terwijl het eindpunt van de vervoersdienst in een ander land is gelegen, is er op het traject binnen één land sprake van openbaar vervoer en daarmee van geregeld cabotagevervoer.

De vergunningen en documenten die een buitenlandse vervoerder bij de onderstaande vormen van cabotagevervoer in Nederland nodig heeft, luiden als volgt:

Geregeld cabotagevervoer:

- nodig voor het vervoer: communautaire vergunning, een vergunning voor geregeld vervoer en een concessie of ontheffing van de concessie.
- aanwezig in de bus: gewaarmerkt afschrift van communautaire vergunning en een afschrift van vergunning voor geregeld vervoer.

Bijzondere vorm van geregeld cabotagevervoer:

- nodig voor het vervoer: communautaire vergunning en het contract tussen vervoerder en degene die het vervoer organiseert,
- aanwezig in de bus: gewaarmerkt afschrift van communautaire vergunning en een (afschrift van) het contract tussen vervoerder en degene die het vervoer.

Ongeregeld cabotagevervoer:

- nodig voor het vervoer: communautaire vergunning en een reisblad,
- aanwezig in de bus: gewaarmerkt afschrift van communautaire vergunning en een reisblad.

Artikel 85

Verordening (EG) nr. 12/98 stelt de eisen vast die aan dit binnenlands vervoer worden gesteld, maar artikel 4 van die verordening noemt daarnaast ook een aantal terreinen waarop het nationale recht onverkort toegepast dient te worden. Het eerste lid van artikel 4 van de verordening geldt voor alle categorieën cabotagevervoer en noemt bijvoorbeeld de tarieven en de contractuele voorwaarden van het vervoer, rij- en rusttijden en voertuigeisen. Voor het ongeregeld en het bijzonder geregeld cabotagevervoer betekent dit voor de toepassing van de wet dat de bepalingen inzake de vergunning voor collectief personenvervoer *niet* van toepassing zijn. Om die reden sluit artikel 85 de toepassing van deze paragraaf uit. De grondslag voor deze uitsluiting is te vinden in artikel 2, tweede lid, van de wet.

Het tweede lid van artikel 4 van de verordening noemt een aantal onderwerpen van het nationale recht die uitsluitend voor het geregeld cabotagevervoer van toepassing zijn. Deze opsomming noemt bijvoorbeeld machtigingen, aanbestedingsprocedures en dienstregelingen. Voor het geregeld cabotagevervoer behoren op grond van de verordening de hoofdstukken inzake vergunningen, concessies en aanbestedingen derhalve van toepassing te zijn. Dit betekent dat de vervoerder in het bezit

dient te zijn van een vergunning voor collectief personenvervoer en van een concessie voor het verrichten van openbaar vervoer die al dan niet door aanbesteding is verkregen. De hoofdstukken van de wet over concessies en aanbestedingen zijn dan ook niet uitgesloten voor het cabotagevervoer. De paragraaf over de vergunning voor collectief personenvervoer is echter wél door artikel 85 buiten toepassing verklaard. De reden hiervan is dat uit verordening (EG) nr. 12/98 blijkt dat de vervoerder die geregeld cabotagevervoer wenst te verrichten, een communautaire vergunning dient te overleggen. Deze communautaire vergunning is het bewijs dat de vervoerder in het land van vestiging is toegelaten tot het beroep van personenvervoerder over de weg en daarmee – als gevolg van richtlijn nr. 96/26/EG – voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Dit zijn dezelfde eisen die aan de vergunning voor collectief personenvervoer worden gesteld. Het vereisen van twee vergunningen die het voldoen aan dezelfde voorwaarden aantonen, zou een onwenselijke administratieve last betekenen; om die reden is daar dan ook niet voor gekozen.

Wat betreft de concessie heeft de vervoerder twee mogelijkheden: of hij dingt mee in een aanbestedingsprocedure naar een concessie en ontvangt voor de lijndienst die hij onderhoudt een financiële bijdrage (artikelen 19 juncto 22 van de wet), of hij vraagt een ontheffing van de concessieplicht aan en ontvangt geen financiële bijdrage (artikel 29 van de wet).

Artikelen 86 t/m 88

Deze artikelen betreffen uitvoeringsbepalingen van verordening (EG) nr. 12/98. Artikel 86 is een verbodsbepaling waardoor overtreding van de voorschriften van de verordening krachtens artikel 118 als strafbaar feit wordt aangemerkt. Artikel 87 bepaalt de voor Nederland bevoegde instanties die uitvoering aan de verordening geven. Bovendien biedt deze bepaling een grondslag voor het heffen van leges. Artikel 88 legt de vervoerders een verplichting op tot verstrekking van kwartaalgegevens. Dit is nodig in verband met artikel 7 van de verordening op grond waarvan de lidstaten diezelfde gegevens aan de Europese Commissie moeten verstrekken.

Artikel 89

Hoofdstuk 8 regelt de implementatie van de in het onderhavige artikel genoemde Europese verordeningen, Beneluxbeschikking, ASOR-overeenkomst en bilaterale verdragen. De inhoudelijke eisen die aan een vervoerder worden gesteld die internationaal vervoer wil verrichten, worden bepaald door de genoemde internationale regelingen. De bepalingen van dit hoofdstuk in het besluit betreffen slechts uitvoeringsbepalingen.

De ASOR-overeenkomst is een overeenkomst die is gesloten tussen de huidige EU-lidstaten en Zwitserland en Turkije. Het is een overeenkomst over het ongeregeld vervoer. Deze landen worden in dit besluit «derde landen» genoemd. De landen die in dit hoofdstuk de «andere landen» worden genoemd, zijn de landen met wie Nederland bilaterale verdragen heeft gesloten.

Artikel 90

Artikel 90 is gewijzigd ten opzichte van artikel 119 Besluit personenvervoer: artikel 90 gebruikt als aanknopingspunt de vestigingsplaats van een vervoerder, terwijl artikel 119 Besluit personenvervoer de inschrijving van het kenteken als aanknopingspunt gebruikte voor het wel of niet van

toepassing zijn van de wet. Het aanhaken bij het kenteken bracht onder het regime van het Besluit personenvervoer echter met zich dat wanneer een in Nederland gevestigde vervoerder een bus uit een andere lidstaat huurde voor het verrichten van grensoverschrijdend vervoer, de wet niet meer van toepassing was. Omdat dit niet de bedoeling is, is de vestigingsplaats van de vervoerder beslissend voor de toepasselijkheid van de wet.

Artikel 91

Dit artikel bepaalt dat de minister de bevoegde instantie is die uitvoering aan de verordeningen en overeenkomsten geeft voor wat betreft het verlenen, wijzigen, schorsen en intrekken van vergunningen en het afgeven van reisbladen. Aangezien artikel 2 van verordening (EG) nr. 2121/98 geen bewaartermijn van de reisbladen aangeeft, bepaalt het derde lid dat de vervoerder de reisbladen twee jaar moet bewaren.

Artikel 92

De voorwaarden die aan de vervoerder worden gesteld voor het in aanmerking komen voor een communautaire vergunning, komen overeen met de voorwaarden voor een vergunning voor collectief personenvervoer. Om die reden bepaalt dit artikel dat een vervoerder een vergunning voor collectief personenvervoer moet overleggen indien hij een communautaire vergunning wil verkrijgen.

Artikel 93

Deze bepaling is noodzakelijk voor de controle op de gewaarmerkte afschriften van bijvoorbeeld de communautaire vergunning. Op deze manier wordt bijvoorbeeld voorkomen dat deze afschriften eigenhandig door de vervoerder geplastificeerd worden. Bij controle van de vergunningbewijzen is het in die situaties namelijk niet mogelijk om de echtheid van het papier te controleren.

Artikel 94

Het artikel verklaart de procedureregels van de verlening, wijziging, schorsing en intrekking van de nationale vergunningen van overeenkomstige toepassing op de verlening van internationale vergunningen. Hierdoor is er eenduidigheid in de procedures die een vervoerder moet volgen.

Artikelen 95 t/m 97

Verordening (EEG) nr. 684/92, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 11/98, regelt welke vergunning voor wat voor soort vervoer nodig is en welke documenten de bestuurder in de bus daarvoor nodig heeft.

De vergunningen en documenten die een Nederlandse vervoerder bij de onderstaande vormen van grensoverschrijdend geregeld vervoer van en naar lidstaten nodig heeft, luiden als volgt:

Geregeld vervoer:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer, communautaire vergunning en een vergunning voor geregeld vervoer,
- aanwezig in de bus: gewaarmerkt afschrift van communautaire vergunning en afschrift van vergunning voor geregeld vervoer.

Bijzondere vorm van geregeld vervoer:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer, communautaire vergunning en een contract of een vergunning voor geregeld vervoer,
- aanwezig in de bus: gewaarmerkt afschrift van communautaire vergunning en afschrift van vergunning voor geregeld vervoer of contract.

Zie de toelichting bij artikel 84 voor het verschil tussen het geregeld vervoer van verordening (EEG) nr. 684/92 en het geregeld cabotage-vervoer van verordening (EG) nr. 12/98.

Artikelen 98 t/m 101

Deze artikelen bevatten de uitvoeringsbepalingen die nodig zijn voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer dat op grond van de ASOR-overeenkomst of op grond van bilaterale verdragen wordt verricht. Uit die overeenkomst blijkt dat een vervoerder een vergunning voor geregeld vervoer of bijzonder geregeld vervoer nodig heeft en dat hij in de bus waarmee het vervoer wordt verricht die vergunning of een gewaarmerkt afschrift van die vergunning bij zich dient te dragen. Indien de vervoerder in Nederland is gevestigd, kan hij een dergelijke vergunning aanvragen indien hij houder is van een vergunning voor collectief personenvervoer. In de bus dient hij ter controle het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer bij zich te dragen.

Artikelen 102 en 103

In verordening (EEG) nr. 684/92 is het pendelvervoer als aparte categorie geschrapt bij verordening (EG) nr. 11/98. Hierdoor komt het pendelvervoer als aparte vervoerscategorie alleen nog voor in de regelingen die het vervoer tussen derde landen en andere landen betreffen. In dit soort regelingen komen de bepalingen van het pendelvervoer overeen met die van het geregeld vervoer en bijzonder geregeld vervoer: de vervoerder dient in het bezit zijn van een daartoe strekkende vergunning en dient in de bus de vergunning of een gewaarmerkt afschrift van de vergunning aanwezig te hebben. Indien de vervoerder in Nederland is gevestigd, kan hij een dergelijke vergunning aanvragen indien hij houder is van een vergunning voor collectief personenvervoer. In de bus dient hij ter controle het vergunningbewijs voor collectief personenvervoer bij zich te dragen.

Artikelen 104 t/m 108

Het ongeregeld vervoer komt voor in zowel de EU/EER-lidstaten als de ASOR-landen en de landen met wie Nederland bilaterale verdragen heeft gesloten. De Beneluxlanden hebben in hun Beneluxbeschikking nog een eenvoudigere regeling vastgesteld om in aanmerking te komen voor een vergunning dan de regeling van verordening (EEG) nr. 684/92.

De vergunningen en documenten die een Nederlandse vervoerder bij de onderstaande vormen van grensoverschrijdend ongeregeld vervoer nodig heeft, luiden als volgt:

EU/EER:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer, communautaire vergunning en een reisblad,
- aanwezig in de bus: gewaarmerkt afschrift van communautaire vergunning en een reisblad.

ASOR:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer, een reisblad of een vergunning,
- aanwezig in de bus: vergunningbewijs voor collectief personenvervoer en een reisblad of een gewaarmerkt afschrift van de vergunning.

Bilaterale verdragen:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer, in verdrag genoemde vergunning,
- aanwezig in de bus: vergunningbewijs voor collectief personenvervoer en een gewaarmerkt afschrift van in verdrag genoemde vergunning.

Artikelen 110 t/m 114

Het eigen vervoer is het grensoverschrijdende vervoer waarvoor – indien het binnenlands vervoer zou betreffen – een zogenaamde beperkte vergunning afgegeven zou worden op grond van artikel 4.

De vergunningen en documenten die een Nederlandse vervoerder bij de onderstaande vormen van grensoverschrijdend vervoer voor eigen rekening nodig heeft, luiden als volgt:

EU/EER:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer op grond van artikel 4 en een vergunning of attest,
- aanwezig in de bus: vergunningbewijs voor collectief personenvervoer en een attest.

ASOR:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer en een vergunning,
- aanwezig in de bus: vergunningbewijs van vergunning voor collectief personenvervoer en een vergunning of gewaarmerkt afschrift van de vergunning.

Bilaterale verdragen:

- nodig voor het vervoer: vergunning voor collectief personenvervoer en in verdrag genoemde vergunning,
- aanwezig in de bus: vergunningbewijs van vergunning voor collectief personenvervoer en vergunning of gewaarmerkt afschrift van in verdrag genoemde vergunning.

Artikelen 116

Deze artikelen bevatten bepalingen over het grensoverschrijdend taxivervoer. Voor het verrichten van grensoverschrijdend vervoer door een buitenlandse vervoerder dat niet voldoet aan de voorwaarden genoemd in artikel 115 is een bewijs van toelating nodig. Dit bewijs wordt door de minister afgegeven indien de vervoerder beschikt over een vergunning voor het verrichten van taxivervoer van het land waar de auto is geregistreerd. Welke documenten een in Nederland gevestigde taxivervoerder nodig heeft wanneer hij in het buitenland taxivervoer wil verrichten, wordt geregeld door de in dat land geldende regelgeving.

Artikel 118

Dit artikel geeft de voorschriften aan die strafbare feiten vormen waarvan de strafmaat is bepaald in de Wet op de economische delicten. De voorschriften die krachtens de artikelen 70 tot en met 74, eerste lid en

104, aanhef en onderdelen a en b, van de wet zijn vastgesteld, zijn strafbaar gesteld in artikel 101 van de wet.

Artikel 119

De regeling over openbaar vervoer te water in dit besluit kent ten opzichte van die in artikel 5c van het Besluit personenvervoer een beperking in de looptijd van de overeenkomst. Overeenkomsten voor openbaar vervoer op afroep en het openbaar vervoer te water die zijn gesloten voor de inwerkingtreding, berusten vanaf de inwerkingtreding op dit besluit.

Artikel 120

Deze overgangsbepaling is overgenomen van artikel II van de wijziging van het besluit van 16 december 1999 tot wijziging van het Besluit personenvervoer (deregulering taxivervoer) (Stb. 560).

Artikel 121

Er bestaat een koppeling tussen de vergunning en de verstrekte vergunningbewijzen. Zolang de vergunning geldig blijft, blijven ook de verstrekte vergunningbewijzen geldig. De geldigheidsduur van de vergunningbewijzen van vijf jaar gaat dan ook pas in bij de verstrekking van de vergunningbewijzen die behoren bij de nieuwe vergunningen voor collectief personenvervoer. De minister behoudt in die periode wel zijn sanctiebevoegdheid om de vergunning ambtshalve te schorsen en in te trekken.

Artikelen 122 t/m 124

Deze overgangsbepalingen zijn qua strekking overgenomen van de wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met de implementatie van richtlijn nr. 98/76/EG (Besluit van 6 augustus 1999 houdende wijziging van het Besluit goederenvervoer over de weg en het Besluit personenvervoer met betrekking tot wijzigingen in de regeling van de toegang tot het beroep van vervoerder over de weg en de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerders (Stb. 352)).

Artikel 125

Deze overgangsbepaling is overgenomen van artikel IV van het Besluit van 16 december 1999 tot wijziging van het Besluit personenvervoer (deregulering taxivervoer) (Stb. 560).

Artikel 126

Omdat de ontheffing van de eis van vakbekwaamheid in dit besluit een beperktere werking heeft gekregen, is het noodzakelijk een overgangsregeling te treffen voor degenen aan wie onder het Besluit personenvervoer een ontheffing is verleend. De verleende ontheffingen blijven hun geldigheid behouden overeenkomstig de destijds geldende voorwaarden.

Artikel 127

De inwerkingtreding van de artikelen 82 en 83 is afhankelijk van de ontwikkelingen met betrekking tot de boordcomputer. Tot de inwerkingtreding van genoemde artikelen zal, ingevolge artikel 127, het gebruik van

de taxameter in de taxi zijn voorgeschreven. Ingevolge het eerste lid, onderdeel d, dient de chauffeur tevens de zogenaamde rittenstaten bij te houden. Deze gegevens worden door de handhavende instanties onder meer gebruikt bij de controle op de naleving van de regelgeving inzake de rij- en rusttijden en de vergunningplicht. Overtreding van het eerste lid, onderdelen d en e, vormt, via artikel 118, een economisch delict. Overtreding van het eerste lid, onderdelen a tot en met c, is strafbaar op grond van artikel 101 van de wet.

Ingevolge het tweede lid behoeft geen taxameter aanwezig te zijn indien de auto uitsluitend wordt gebruikt voor «contractvervoer» en in door Onze Minister te bepalen gevallen waarbij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen. Indien de auto niet uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer tegen eenheidsprijzen, moet de taxameter niet alleen aanwezig zijn, maar – ingevolge het eerste lid, onderdeel c – eveneens gebruikt worden.

Artikel 128

De geneeskundige verklaringen die chauffeurs bij zich moeten dragen, werden op grond van artikel 157 Besluit personenvervoer afgegeven door een andere huisarts dan de huisarts van de betrokkene, terwijl in het onderhavige besluit de verklaringen worden afgegeven door de arbodienst. Met de inwerkingtreding van het besluit, blijven de geneeskundige verklaringen die voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn afgegeven door zo'n andere huisarts hun geldigheid behouden.

Artikel 144

De artikelen of onderdelen van dit besluit kunnen op verschillende tijdstippen in werking treden. Dit is onder andere noodzakelijk voor de artikelen 82 en 83 die bepalingen bevatten over de boordcomputer ten behoeve van het taxivervoer.

Met het tweede lid wordt het tijdelijk karakter voortgezet van de regeling van openbaar vervoer op afroep, zoals neergelegd in artikel III van het Besluit van 6 juni 1997 tot wijziging van het Besluit personenvervoer in verband met het van overeenkomstige toepassing verklaren van enige bepalingen van de Wet en het Besluit personenvervoer op openbaar personenvervoer op afroep (Stb. 1997, 249). Artikel 6 vervalt in beginsel op 31 december 2003 omdat dan de tijdelijke regeling van het openbaar vervoer op afroep (collectief vraagafhankelijk vervoer), zoals in artikel 5d van het Besluit personenvervoer was opgenomen, zou zijn afgelopen. Met het vervallen van artikel 6 vervallen niet de door de overheden met vervoerders gesloten overeenkomsten, voorzover de looptijd ervan nog niet is verstreken. Het vervallen van artikel 6 betekent wel dat, indien geen andere regeling tot stand is gekomen, de financiering van dat vervoer via de bijdrage niet meer mogelijk is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos