

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Regeling tachografen

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

De laatste jaren heeft de Europese wetgever (Verordening (EU) nr. 165/2014) steeds meer initiatief genomen om de regels over tachografen te harmoniseren. Naast de verbetering van de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid heeft deze harmonisatie ook tot doel om op Europese schaal een gelijk speelveld te creëren. Uiteindelijk is het streven om alle bestuurders van vrachtauto's binnen de EU onder hetzelfde rij- en rusttijdenregime te brengen.

2. Wie zijn betrokken?

De regeling is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met RDW, ILT en KIWA. Ook is het besproken in het brancheoverleg digitale tachograaf. In dit overleg nemen naast de eerder genoemde partijen ook deel tachograaffabrikanten en leveranciers VDO/Continental en CASU/Stoneridge, BOVAG, RAI, VERN, KNV, TLN en Evofenedex. De opmerkingen uit dit overleg zijn waardevolle input geweest bij de totstandkoming van de regeling en de bijbehorende toelichting.

3. Wat is het probleem?

De regelgeving over deze tachografen heeft inmiddels een sterk Europees karakter. De Europese regels behoeven echter op sommige punten nadere uitwerking in de Nederlandse context. Om de regels aan te passen aan de huidige tijd, duidelijkheid te creëren richting de sector en daarmee fraude verder te voorkomen, wordt deze regeling vernieuwd en hernoemd tot de Regeling tachografen.

4. Wat is het doel?

Deze ministeriële regeling bevat regels die voor de uitvoering van de Europese regels noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld om adequate handhaving van de regels mogelijk te maken via een vergunningstelsel en duidelijke eisen aan de procedure van werkzaamheden.

Deze regeling moet zorgen voor meer duidelijkheid voor de verschillende betrokken partijen, zodat zij geholpen worden hun werkzaamheden op een zo goed mogelijke manier uit te voeren, overtredingen (bewust of onbewust) worden teruggedrongen en effectief kan worden gehandhaafd. Tot slot zorgt de nieuwe regeling voor het in lijn brengen van de regeling tachograaf met overige relevante ministeriële regelingen, in het bijzonder de regeling APK.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Om de regels aan te passen aan de huidige tijd, duidelijkheid te creëren richting de sector en daarmee fraude verder te voorkomen is het nodig deze regeling te vernieuwen. Wanneer de regeling niet wordt vernieuwd zal deze niet meer voldoen aan de Europese ontwikkelingen en zal er een negatief effect zijn op het gelijke speelveld binnen Nederland.

6. Wat is het beste instrument?

De regels rondom (de handhaving van) rij- en rusttijden zijn opgenomen in Europese verordening. Voor de uitwerking in de Nederlandse context moet daarom de goedkeuring en het gebruik van tachografen, de diploma-eisen van tachograaftechnici en de controle en toezichtbevoegdheden van de RDW ook via wetgeving gerealiseerd worden.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De gevolgen van de invoering van deze regeling zijn gering. De verplichtingen voor de ongeveer 750 erkenninghouders en de ongeveer 3.000 tachograaftechnici veranderen niet wezenlijk ten opzichte van de Regeling controleapparaten 2005. Hetzelfde geldt voor de RDW. De belangrijkste vernieuwing is de betere aansluiting van deze regeling bij Europeesrechtelijke kaders. Verder zijn de mogelijkheden om te handhaven voor de RDW uitgebreid.

In deze regeling zijn enkele eisen aan werkplaatsen toegevoegd. Het gaat hier om de eisen aan de inspectieput of hefinrichting, een dubbel geïsoleerde veiligheidslooplamp dan wel een zaklantaarn en een meetband met een minimale nauwkeurigheidsklasse III van voldoende lengte. Deze eisen worden gesteld om de werkzaamheden op een goede, veilige en daarmee ARBO verantwoorde manier uit te kunnen voeren. Deze eisen worden bovendien ook al gesteld aan werkplaatsen die APK actief zijn. Meer dan 90% van de erkenninghouders heeft een erkenning voor zowel APK als tachograaf en zullen hier dus sowieso over moeten beschikken. Van de overige groep erkenninghouders beschikt maar een zeer klein deel niet over een inspectieput of hefinrichting. De kosten hiervan liggen afhankelijk van gekozen oplossing tussen de 20.000 en 50.000 euro.

De financiële gevolgen voor de erkenninghouders met een mobiele eenheid zijn sterk afhankelijk per bedrijf. Voor de inactieve erkenninghouders zijn er geen of zeer beperkte financiële gevolgen. Voor de 15 actieve erkenninghouders kunnen de gevolgen groter zijn, maar dit kan mogelijk worden ondervangen door de omvorming van de mobiele eenheid naar een werkplaats en/of het aanbieden van expertise aan tachograaftechnici.

De kosten voor de tachograaftechnicus veranderen zoals gezegd niet wezenlijk, het laten vervallen van de eisen aan de opleiding heeft naar verwachting een beperkt effect op de kosten van de opleiding.