

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

tot wijziging Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met vereenvoudiging regels taxivervoer

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 8 september 2014, nr. IENM/BSK-2014/ 187557,

Gelet op artikel 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Afdeling Advisering van de Raad van State gehoord (advies van.., no. ..);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van.... 2014,, nr.IENM/BSK-2014/..;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.5:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na "bestuurder" ingevoegd: die vervoer anders dan taxivervoer verricht,.
2. Er worden drie leden toegevoegd, luidende:
3. De bestuurder die taxivervoer verricht, heeft:
  - a. in elke aaneengesloten periode van 24 uren een onafgebroken rusttijd van ten minste 10 uren;
  - b. in elke aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren een onafgebroken rusttijd van ten minste 36 uren.
4. Van het derde lid kan, met inachtneming van het vijfde lid, slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.

5. De werkgever organiseert de werkzaamheden zodanig, dat de bestuurder die taxivervoer verricht:

a. in elke aaneengesloten periode van 24 uren een onafgebroken rusttijd van ten minste 10 uren heeft, welke rusttijd tweemaal in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren mag worden ingekort tot ten minste 8 uren;

b. in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren een rusttijd van 72 uren heeft, welke mag worden gesplitst in perioden van ten minste 24 uren.

B

In artikel 2.5:3 wordt na "bestuurder" ingevoegd: die vervoer anders dan taxivervoer verricht,.

C

Artikel 2.5:4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na "werknemer" ingevoegd: die vervoer anders dan taxivervoer verricht,.

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. De bestuurder die taxivervoer verricht, verricht:

a. ten hoogste 52 maal in elke periode van 16 achtereenvolgende weken en 140 maal in elke periode van 52 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst, of

b. ten hoogste 38 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid tussen 00.00 en 06.00 uur.

4. Van het derde lid kan slechts bij collectieve regeling en nadat de werknemer daarmee heeft ingestemd, worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.

D

In artikel 2.5:5, eerste lid, vervalt onderdeel d en wordt onderdeel e verletterd tot onderdeel d.

E

Artikel 2.5:7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt na "werknemer" ingevoegd: die vervoer anders dan taxivervoer verricht,.

2. Onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot vijfde en zesde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. De werknemer die taxivervoer verricht, verricht ten hoogste:

a. 60 uren arbeid per week;

b. 12 uren arbeid per dienst; en

c. gemiddeld 48 uren arbeid per week in elke periode van 16 aaneengesloten weken.

3. De eerste volzin van het vijfde lid (nieuw) komt te luiden:  
Van het derde en vierde lid kan met inachtneming van het zesde lid slechts bij  
collectieve regeling worden afgeweken.

F

Artikel 2.5:9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift boven artikel 2.5:9 komt te luiden:  
Beschikbaarheid
2. Na de aanduiding "2.5:9" vervalt "arbeidstijd".

G

Artikel 8:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. "2.5:1, tweede lid" wordt vervangen door: 2.5:1, tweede en vijfde lid.
2. "2.5:7, vijfde lid" wordt vervangen door: 2.5:7, zesde lid.

H

In de artikelen 8:2 en 8:3A wordt "beboetbaar feit" vervangen door: overtreding.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2015.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I. Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Het onderhavige besluit strekt tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv) in verband met een beoogde vereenvoudiging van arbeids- en rusttijden voor het taxivervoer.

Bij de behandeling van hoofdstuk XII van de begroting voor 2012 in de Tweede Kamer werd een motie van het lid De Mos aangenomen (Kamerstukken II, 2011-2012, 33000 XII, nr. 40). In deze motie verzoekt de Kamer de regering de regeling voor rij- en rusttijden voor taxivervoer te vereenvoudigen om de lasten voor taxichauffeurs te verminderen.

In de motie wordt in concreto voorgesteld om alleen de door Europese regelgeving verplichte rij- en rusttijdenvereisten te hanteren, en daarbij:

- in de regelgeving slechts bepalingen over rijtijden te hanteren, en bepalingen over (andere) arbeidstijd te schrappen;
- de registratie van rij- en rusttijden te beperken tot een keer per week;
- de dagelijkse rusttijd te bepalen op tien uur niet-aaneengesloten, en de wekelijkse rusttijd te bepalen op 24 uur aaneengesloten.

Alle overige bepalingen met betrekking tot taxivervoer in het Atbv zouden volgens de motie kunnen worden vervangen door cao-afspraken.

Letterlijke uitvoering van de motie zal niet in alle gevallen tot het beoogde doel, vereenvoudiging van regelgeving, leiden. De regering heeft daarom in de motie aanleiding gevonden om te komen tot een regeling die een breed draagvlak heeft in de gehele taxibranche. Daartoe is intensief overleg gevoerd met de brancheorganisaties: werkgeversorganisatie KNV, de vakbonden FNV en CNV, en ZZP Nederland, de organisatie van zelfstandigen zonder personeel. Dit overleg heeft geresulteerd in overeenstemming over de wijziging van het Atbv waarin het onderhavige besluit voorziet.

Met deze wijziging worden de regels aanmerkelijk vereenvoudigd in de geest van de motie en worden de grootste knelpunten voor zzp'ers - in termen van de Arbeidstijdenwet (Atw) zelfstandigen - en werkgevers weggenomen. Door een verbetering van het toezicht, waarbij de Stichting Sociaal Fonds Taxi (SFT) een grotere rol krijgt, zal ook meer bescherming kunnen worden geboden aan werknemers. SFT is het sectoraal controleorgaan waarin de cao-partijen in de taxibranche (KNV Taxi, FNV Bondgenoten en CNV Vakmensen) participeren.

#### **2. Voorstellen vanuit de brancheorganisaties**

De brancheorganisaties hebben overeenstemming bereikt over een pakket voorstellen ten aanzien van de zeven hoofdonderwerpen uit het Atbv, te weten: pauze, rijtijd, dagelijkse rusttijd, wekelijkse rusttijd, arbeidstijd, zondagsarbeid en nachtarbeid.

Voorts hebben de brancheorganisaties overeenstemming bereikt over toezicht op naleving.

SFT krijgt op basis van sectorafspraken een toezichthoudende taak in de controle op naleving van normen waarvoor een collectieve regeling geldt of waarvoor bij ontbreken daarvan de zgn. standaardregeling uit het Atbv geldt. SFT mag ingevolge deze sectorafspraken boetes opleggen bij overtreding. De concrete uitwerking van het boeteregime zal in samenspraak tussen sociale partners en het bestuur van SFT vorm krijgen.

### **3. Uitwerking**

Bij het uitwerken van de voorstellen tot uitvoering van de motie zijn de Europese arbeids- en rusttijdenregelgeving en de verkeersveiligheid als randvoorwaarden genomen. Daarnaast is ernaar gestreefd een gelijk speelveld te behouden voor zelfstandigen en werknemers in loondienst.

Er wordt een minimum beschermingsniveau gegarandeerd. De werknemersorganisaties hechten belang aan extra bescherming van de werknemer. Het zonder meer schrappen van regels zou een verslechtering betekenen van de arbeidsomstandigheden van de werknemer, met name als het gaat om de combinatie werk en privé. Tegelijk wil het onderhavige besluit een vereenvoudiging zijn, met een beperkt aantal algemene regels.

Van de zeven onderwerpen, die door de brancheorganisaties tegen het licht zijn gehouden, zijn er vijf waarvoor een wijziging van het Atbv wordt voorgesteld. Geen wijziging wordt nodig geacht voor de pauzeregeling en voor de zondagsarbeid.

De pauzeregeling wordt in de praktijk niet als knellend ervaren.

Ten aanzien van de zondagsarbeid zijn de huidige regels al in lijn met de motie De Mos. De Atw biedt hieromtrent zowel aan flexibiliteit als aan bescherming voldoende ruimte. Daarnaast bepaalt het Atbv dat voor taxivervoer als zondag wordt aangemerkt de periode tussen zondag 06.00 en zondag 24.00, hetgeen in de praktijk evenmin tot problemen leidt.

Voor de naleving wordt sectortoezicht toereikend geacht.

Voor de dagelijkse en wekelijkse rust en de arbeidstijd zijn nieuwe, vereenvoudigde normen vastgelegd conform de systematiek van de Atw en de daarop berustende bepalingen. Dit houdt in:

- de standaardnorm, die tot bescherming van de werknemer strekt en waarop de werknemer aanspraak kan maken als er geen collectieve regeling is;
- de minimumnorm, waarop ILT handhaaft; en
- de mogelijkheid om bij collectieve regeling met inachtneming van de minimumnorm afspraken te maken.

Daarmee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij werkgevers en werknemers. Het biedt een vereenvoudigd kader, met ruime mogelijkheden tot onderhandelingen tussen werkgever en werknemer (op cao-, dan wel bedrijfsniveau), zodat per vervoerstype, -branche of bedrijf het gewenste 'maatwerk' mogelijk is.

Een collectieve regeling kan een cao zijn, maar iedere schriftelijke overeenstemming tussen de werkgever en het medezeggenschapsorgaan (de ondernemingsraad of de personeelsvertegenwoordiging) kan - voor de toepassing van de arbeidstijdenregelgeving - gelden als collectieve regeling. Wél geldt dat cao-afspraken voorrang hebben boven afspraken op bedrijfsniveau. Heeft iemand in het geheel geen personeel, de zelfstandige, dan hoeft hij alleen 'met zichzelf' te overleggen, met andere woorden, hij kan zonder meer gebruik maken van de minimumnormen.

ILT handhaaft op de minimumnormen, terwijl SFT dat doet op collectieve regelingen. Uiteraard geldt de handhaving door SFT niet voor zelfstandigen, waarvoor immers per definitie geen collectieve regeling geldt.

SFT en ILT zullen het reeds bestaande toezichtconvenant nog aanpassen ten behoeve van verbetering van het toezicht. Om eventueel bestuursrechtelijke onderzoeken in te stellen maakt ILT gebruik van signalen van het SFT bij het toezicht op de minimumnormen.

Op de uitwerking van de voorstellen vanuit de brancheorganisaties ten aanzien van rijtijd, arbeidstijd, nachtarbeid en dagelijkse en wekelijkse rusttijd wordt in de artikelsgewijze toelichting ingegaan.

Twee opmerkingen dienen hier nog te worden gemaakt.

De eerste opmerking betreft een voorstel dat niet tot wijziging van het besluit heeft geleid.

De motie de Mos stelt dat de plicht om de administratie bij te werken beperkt moet worden tot eenmaal per week. Met de invoering van de boordcomputer zal die administratie automatisch gebeuren en is handmatig bijwerken niet meer nodig.

De tweede opmerking betreft een gevolg van het feit dat er voortaan voor taxivervoer een ander regime geldt dan voor de overige vormen van wegvervoer. Er zullen zich situaties kunnen voordoen waarbij een bestuurder tijdens een dienst (in de Atw gedefinieerd als een aaneengesloten periode waarin arbeid wordt verricht en die gelegen is tussen twee opeenvolgende onafgebroken rusttijden van ten minste 8 uren) onder twee verschillende regimes valt. Een praktijkvoorbeeld is de bestuurder die overdag als buschauffeur bij het openbaar vervoer werkt, en 's avonds taxiritten uitvoert.

De Atw voorziet voor deze gevallen in een zgn. samenloopartikel (artikel 5:15). Dit artikel ziet echter slechts op de situatie waarin twee regimes op grond van verschillende regelingen gelden, bijvoorbeeld de Atw zelf en het Atbv. De Atw biedt geen rechtsbasis om in het Atbv een samenloopartikel op te nemen voor de gevallen waarin op grond van het Atbv twee regimes gelden. In geval van samenloop zal daarom de handhaving geschieden van de bepaling die de beste bescherming voor de werknemer en voor de verkeersveiligheid biedt.

#### **4. Handhaving, uitvoering en fraudegevoeligheid**

Het onderhavige besluit is door ILT getoetst op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid.

ILT is van oordeel dat de vereenvoudigde regels voor het taxivervoer handhaafbaar en uitvoerbaar zijn, waarbij voor de handhaving de nadruk zal komen te liggen bij de dagelijkse en wekelijkse rusttijd en de pauzes. De invoering van de boordcomputer met ingang van 1 juli 2014 beoogt de fraudegevoeligheid te beperken.

Omdat dit besluit ertoe leidt dat voor taxivervoer andere regels gaan gelden dan voor het overige wegvervoer, zal ILT voor taxivervoer aparte rekenregels ontwikkelen. De hiervoor toegepaste software zal worden aangepast.

### **5. Bedrijfseffecten en administratieve lasten.**

Alle bedrijven in de taxibranche worden door de regelgeving geraakt. Door vereenvoudiging van de regels gaan de administratieve lasten omlaag.

De registratielast wordt al sterk verminderd door de introductie van de boordcomputer taxi. Nu zal ook het maken van roosters aanmerkelijk eenvoudiger worden. Bovendien zijn de regels zoveel eenvoudiger dat de chauffeurs zelf ook goed in de gaten kunnen houden wat wel en niet kan. Daar staat tegenover dat het voor bedrijven met personeel mogelijk wordt om maatwerkafspraken te maken. Deze afspraken moeten goed worden vastgelegd ten behoeve van de controle.

Door de vereenvoudiging zal het aantal overtredingen van de regels ook gemakkelijk kunnen worden teruggedrongen en kan daarmee worden voorkomen dat boetes worden opgelegd.

Met name voor zelfstandigen zonder personeel zal een reductie van administratieve lasten optreden. Per saldo zal de vereenvoudiging van de regels voor alle bedrijven een kostenbesparing opleveren.

De reductie van administratieve lasten kan als volgt worden gekwantificeerd: Er kunnen, voor zover de regeling daar ruimte voor biedt, in CAO-verband of op bedrijfsniveau, afspraken worden gemaakt over de rij- en rusttijden. Benodigde tijd hiervoor wordt geschat op 4 uur per jaar per bedrijf. Er zijn ongeveer 1200 taxiondernemingen met mensen in loondienst. Bij een deel van deze bedrijven gaat het aanvullend om individuele afspraken met werknemers die nacht- en zondagsarbeid verrichten. Geschat wordt dat 7000 van de 35.000 werknemers hiermee te maken heeft en dat deze afspraken 15 minuten per persoon kosten.

Extra kosten zijn aldus:

$1200 \times 4 \text{ uur} = 4800 \text{ uur per jaar}$  voor de afspraken in de Cao of op bedrijfsniveau = 120 weken =  $2 \frac{1}{3}$  arbeidsjaar  $\times \text{€}22.200,- = \text{€}29.600,-$  per jaar

Plus  $7.000 \times 15 \text{ minuten} = 1583 \text{ uur}$  voor de individuele gesprekken.

Dit is eenmalig en wordt in het vervolg bij nieuw personeel meteen bij de aanstelling besproken. Kosten  $7,5 \text{ jaar} \times \text{€}22.200,- = \text{€}166.500,-$

Minderkosten:

Planning wordt veel eenvoudiger, naar schatting een uur per week minder voor 1200 bedrijven =  $61.400 \text{ uur per jaar} = 30 \text{ arbeidsjaar} \times \text{€}22.200,- = \text{€}666.000,-$  per jaar.

Het mag duidelijk zijn dat de balans voor bedrijven met mensen in loondienst positief uitvalt met een saldo van rond de  $\text{€}450.000,-$  voor het eerste jaar en daarna ruim  $\text{€}600.000$  structureel per jaar.

Voor ZZP-ers geldt dat die niet meer werk hieraan hebben, maar wel gemakkelijker kunnen plannen en daardoor minder fouten maken en het risico op boetes zo verkleinen.

Dit is lastig te kwantificeren. Het betekent ook dat ze meer flexibiliteit hebben in hun werkplanning, zodat ze meer verdien capaciteit krijgen.

## **II. Artikelsgewijs**

### *Artikel I, onderdeel A (artikel 2.5:1)*

In dit artikel wordt thans een onderscheid gemaakt tussen taxivervoer en niet-taxivervoer. Voor niet-taxivervoer blijven de normen voor dagelijkse en wekelijkse rust, zoals vastgelegd in verordening (EG) nr. 561/2006 van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (de rijtijdenverordening) van toepassing, ook voor openbaar vervoer en het lichte vrachtvervoer waarop de verordening zelf niet van toepassing is.

De standaardregeling voor de dagelijkse rusttijd 10 uur is conform de motie De Mos. Op voorstel van de brancheorganisaties wordt hieraan toegevoegd dat, mits daarover afspraken zijn gemaakt bij collectieve regeling, tweemaal per 14 dagen inkorting tot 8 uur kan plaatsvinden.

Voor de wekelijkse rust wordt op voorstel van de brancheorganisaties als standaardnorm de handhavingnorm uit de arbeidstijdenwet aangehouden. Als hierover bij collectieve regeling overeenstemming kan worden bereikt is verkorting tot 24 uur mogelijk, mits het gemiddelde 36 uur per 14 dagen blijft.

### *Artikel I, onderdeel B (artikel 2.5:3)*

De motie de Mos bepleit omzetting van arbeidstijd naar rijtijd. Lange rijtijden zijn voor het taxivervoer echter niet aan de orde. Regels voor arbeids- en rusttijden kunnen voldoende arbeidsbescherming en verkeersveiligheid waarborgen.

Het Atbv zal voor het taxivervoer dan ook niet langer voorzien in specifieke regels voor rijtijden.

De normen uit de rijtijdenverordening blijven wel van overeenkomstige toepassing op ander vervoer dat formeel niet onder de verordening valt, zoals openbaar vervoer per bus en goederenvervoer met vrachtauto's met een laadvermogen van minder dan 3500 kg.

### *Artikel I, onderdelen C en D (artikelen 2.5:4 en 2.5:5)*

Ten aanzien van nachtarbeid stellen de brancheorganisaties voor om de regeling die thans geldt in stand te houden met dien verstande dat afwijking mogelijk is indien die bij collectieve regeling is overeengekomen en er tevens met werknemers afzonderlijk overeenstemming is bereikt.

Hiertoe is het nachtarbeidregime voor het taxivervoer van artikel 2.5:5 naar artikel 2.5:4 overgebracht.

### *Artikel I, onderdeel E (artikel 2.5:7)*

Ook in dit artikel wordt nu een onderscheid gemaakt tussen enerzijds niet-taxivervoer waarop de rijtijdenverordening niet van toepassing is, en anderzijds taxivervoer.

Bij dit artikel dient richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (de "algemene" arbeidstijdenrichtlijn) in acht te worden genomen. In tegenstelling tot richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (de specifieke arbeidstijdenrichtlijn voor het wegvervoer) geldt deze uitsluitend voor werknemers, dus niet voor zelfstandigen.

Overeenkomstig het voorstel van de brancheorganisaties wijkt de standaardregeling voor taxivervoer iets af van de standaardregeling voor ander vervoer waarop de rijtijdenverordening niet van toepassing is. De handhavingsnorm is voor beide soorten vervoer dezelfde.

*Artikel I, onderdeel F (artikel 2.5:9)*

Bij besluit van 16 december 2009 (stb. 2010, 14) werd artikel 2.5:9 vervangen. Abusievelijk werd bij die gelegenheid verzuimd om het opschrift dienovereenkomstig te vervangen en werd een incorrecte vermelding achter het artikelnummer geplaatst. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om dit te corrigeren.

*Artikel I, onderdeel H (artikelen 8:2 en 8:3a)*

Bij besluit van 25 juni 2009 (Stb. 267), houdende aanpassing van algemene maatregelen van bestuur aan de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht werd ondermeer het Atbv gewijzigd. De artikelen 8:2 en 8:3a werden hierin abusievelijk niet meegenomen. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om deze omissie te herstellen.

Mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld