

---

## 5

### **Besluit van 27 november 2000, houdende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer**

---

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

Op de voordracht van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat, gedaan mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 29 mei 2000, nr. DGG/J-00/003475, Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Gelet op verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370) en verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer (PbEG L 370);

Gelet op de artikelen 2:1, eerste lid, 2:7, 4:3, tweede, derde en vierde lid, 5:12, tweede lid en 7:3 van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 13 juli 2000, nr. W09.00.0218/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 20 november 2000, nr. DGG/J-00/006656, Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

##### A

Artikel 2.4:2, eerste lid, komt te luiden:

1. Bij taxivervoer heeft de bestuurder gedurende de tijd dat hij arbeid verricht een geldige werkmap bij zich volgens een door Onze Minister vastgesteld model.

##### B

Artikel 2.4:4 wordt als volgt gewijzigd:

a. De aanduiding «1.» voor het eerste lid, alsmede het tweede lid, vervallen.

b. Onder vervanging van de punt na onderdeel c door een puntkomma wordt een nieuw onderdeel d toegevoegd, luidende:

d. gebruik te maken van een controlemiddel waarop of waarin onjuiste aantekeningen zijn gesteld, waarop of waarin in de aantekeningen wijzigingen zijn aangebracht dan wel waarop of waarin aantekeningen onleesbaar zijn gemaakt.

C

Aan artikel 2.4:5 wordt voor de tekst de aanduiding «1.» geplaatst, alsmede twee nieuwe leden toegevoegd, luidende:

2. Voor zover verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is, is het verboden te handelen in strijd met de artikelen 1, 3, eerste lid, en 13 tot en met 16 van verordening (EEG) nr. 3821/85.

3. Voor zover verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is, leeft de bestuurder het voorschrift van artikel 12, tweede volzin van verordening (EEG) nr. 3820/85 na.

D

Artikel 2.5:1, vierde lid, komt te luiden:

4. De bestuurder handelt overeenkomstig de artikelen 8 en 9 van verordening (EEG) nr. 3820/85.

E

Artikel 2.5:3 komt, onder handhaving van het opschrift, te luiden:

**Artikel 2.5:3**

De bestuurder handelt overeenkomstig artikel 6 van verordening (EEG) nr. 3820/85.

F

Artikel 2.5:6 komt, onder handhaving van het opschrift, te luiden:

**Artikel 2.5:6**

1. Behoudens ten aanzien van voertuigen als bedoeld in artikel 4, onder 3 van verordening (EEG) nr. 3820/85 wordt in plaats van artikel 5:10, tweede tot en met zevende lid, van de wet, dit artikel toegepast.

2. De bestuurder handelt overeenkomstig artikel 7, eerste en tweede lid, van verordening (EEG) nr. 3820/85.

G

In artikel 2.6:1, derde lid, wordt «De werkgever leeft» vervangen door:

De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, leven.

H

Artikel 8:1 komt, onder handhaving van het opschrift, te luiden:

**Artikel 8:1**

1. Het niet naleven van de artikelen 2.4:1, 2.4:2, eerste lid, 2.4:3, eerste lid, 2.4:4, 2.4:5, tweede en derde lid, 2.5:1, vierde lid, 2.5:3, 2.5:4, vierde lid, 2.5:5, derde lid, 2.5:6, tweede en derde lid, 2.6:1, derde lid, 2.7:1, 2.7:2 en

2.7:4, eerste lid, onderdeel b, en tweede lid, alsmede het bepaalde krachtens de artikelen 2.4:2, derde lid, 2.4:3, tweede lid, en 2.4:5, eerste lid levert een strafbaar feit op.

2. Behoudens de artikelen 2.4:4 en 2.4:5, tweede en derde lid, wordt, indien de bestuurder werknemer is, ingeval van het niet naleven van een tot de bestuurder gerichte bepaling de werkgever aangemerkt als degene die die bepaling niet heeft nageleefd.

3. Het tweede lid is niet van toepassing indien de werkgever aantoont dat door hem de nodige bevelen zijn gegeven, de nodige maatregelen zijn genomen, de nodige middelen zijn verschaft en het redelijkerwijs te vorderen toezicht is gehouden om de naleving van de bepaling te verzekeren.

<sup>1</sup> Stb. 1998, 125, gewijzigd bij besluit van 17 november 1998, Stb. 645.

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 13 februari 2001, nr. 31.

## ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 27 november 2000

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
W. A. F. G. Vermeend

Uitgegeven de *negende* januari 2001

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Ten aanzien van de strafbaarheid van overtredingen van rijtijden, rusttijden en pauzes werd beoogd in het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-vervoer) het principe van het zgn. fictieve daderschap te handhaven, dat reeds in de Rijtijdenwet 1936 was neergelegd. Dit principe houdt in, dat de werkgever in eerste instantie aansprakelijk is voor overtredingen. Indien deze aantoonbaar er al het mogelijke aan gedaan te hebben dat er volgens de normen gehandeld wordt, met andere woorden indien hij zich kan disculperen, wordt de werknemer aansprakelijk gesteld.

Bij de formulering van de artikelen in hoofdstuk 2 van het Atb-vervoer (wegvervoer) is zoveel mogelijk aangesloten bij de systematiek van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. Dat betekent dat de zgn. overlegnorm, d.w.z. de norm die door de overheid wordt gehandhaafd en waarvan overtreding strafrechtelijk vervolgd kan worden, gekoppeld is aan een nalevingsverplichting voor de werkgever. In paragraaf 5.5.1 van de Memorie van toelichting bij de Arbeidstijdenwet wordt deze systematiek uitvoerig belicht.

Gebleken is, dat deze systematiek in de specifieke omstandigheden van het wegvervoer, problemen met zich meebrengt in de handhavingspraktijk.

Overtredingen van rij- en rusttijden worden over het algemeen bij wegcontroles vastgesteld: de bestuurder van het aangehouden voertuig heeft bijvoorbeeld te lang gereden dan wel te kort gerust of gepauzeerd. Of de werkgever heeft verzuimd ervoor te zorgen dat de werknemer zich aan de rijen rusttijden kon houden, is bij wegcontrole niet vast te stellen. Daartoe is tenminste een bedrijfscontrole noodzakelijk. Deze is echter slechts mogelijk als het gaat om een in Nederland gevestigde onderneming; tot het uitvoeren van bedrijfscontroles bij niet in Nederland gevestigde ondernemingen zijn ambtenaren, belast met toezicht en opsporing van het Arbeidstijdenbesluit vervoer, niet bevoegd. Ook het aanbieden van transactie is niet mogelijk omdat de overtreding niet bij wegcontrole kan worden vastgesteld.

In het onderhavige besluit is de overlegnorm dan ook zodanig geformuleerd dat, evenals in de rijtijdenwet 1936 het geval was en ook in de verordening het uitgangspunt is, het zich houden aan de rijtijden-, rusttijden- dan wel pauzenorm zelf de norm is.

Indien bij aanhouding geconstateerd wordt dat de bestuurder geen werkgever of zelfstandige is, doch in dienst is bij een werkgever, zal door toepassing van artikel 8:1, tweede lid, de te nemen maatregel zich in eerste instantie richten tegen die werkgever. Blijkt tijdens het onderzoek dat de werkgever er al het mogelijke aan gedaan heeft om te bewerkstelligen dat de gesanctioneerde normen worden nageleefd, dan is alsnog de werknemer voor de overtreding aansprakelijk.

Een uitzondering op de werkgeversaansprakelijkheid is gemaakt voor onrechtmatige handelingen ten aanzien van het controleapparaat. Indien de werkgever niet zelf bestuurder is, zullen deze handelingen zich over het algemeen buiten zijn gezichtsveld afspelen.

In het onderhavige besluit zijn voorts ten behoeve van de handhavingspraktijk enkele normen wat nauwkeuriger omschreven.

Tenslotte is de regeling voor de pauze aangepast naar aanleiding van gerezen problemen.

## Artikelsgewijs

### *Artikel 2.4:2*

In dit artikel is de norm het bij zich hebben van een geldige werkmap en, zoals hierboven uiteengezet, richt deze zich tot de bestuurder. In combinatie met de aansprakelijkheid van de werkgever betekent dit dat indien de werkgever niet zelf de taxi bestuurt, hij er voor aansprakelijk is dat zijn werknemer de werkmap bij zich heeft.

### *Artikelen 2.4:4 en 2.4:5*

Overtredingen, gepleegd door in het buitenland gevestigde ondernemingen, kunnen in Nederland slechts worden vervolgd indien is bewezen dat zij in Nederland zijn gepleegd. Voor het stellen van onjuiste aantekeningen is dit veelal niet te bewijzen; voor het gebruik maken daarvan, zoals thans geformuleerd in het eerste lid, onderdeel d., daarentegen wel.

Het tweede lid van artikel 2.4:4 is verplaatst naar artikel 2.4:5. Reden daarvan is dat de naleving van algemene bepalingen inzake ondermeer het installeren en gebruiken van een controleapparaat niet zien op misbruik, dat het onderwerp is van artikel 2.4:4.

In artikel 2.4:5 is, door middel van verwijzing naar het desbetreffende artikel van verordening nr. 3820/85/EG, thans tevens de norm opgenomen dat afwijkingen teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, geregistreerd worden. Door overtreding in het algemeen strafbaar te stellen, zoals tot nu toe was gebeurd, was onvoldoende duidelijk dat de bepaling slechts dient om het niet naleven van de verordening van een sanctie te voorzien. De strafbaarheid is thans vastgelegd in de gewijzigde opsomming van artikel 8:1, eerste lid. Daar de toepasselijkheid zich beperkt tot het vervoer waarop de verordening van toepassing is, geldt dat ook voor de strafbaarheid.

### *Artikelen 2.5:1, vierde lid, 2.5:3, 2.5:6, tweede en derde lid*

De door de overheid te handhaven norm is in deze gevallen de norm van de verordening. Hierbij dient te worden aangetekend, dat de verordening zelf verschillende formuleringen hanteert: de normen voor rijtijd en pauze worden in resp. de artikelen 6 en 7 geformuleerd als verbod (mag niet meer bedragen) of gebod (moet een onderbreking in acht nemen). In artikel 8 van de verordening wordt de rusttijd in het eerste lid omschreven als een recht voor de bestuurder (de bestuurder geniet). In de overige leden houdt de formulering «moet genieten» het midden tussen een recht en een gebodsbepaling. Terwille van de eenduidigheid is in paragraaf 2.5 steeds gekozen voor een gebodsbepaling. Daarbij is ervan uitgegaan dat het toch in alle gevallen gaat om Europees vastgelegde normen, die niet overtreden mogen worden.

Tevens dient te worden aangetekend, dat artikel 6, eerste lid, vijfde alinea, van de verordening de Lid-staten toestaat om voor binnenlands personenvervoer op hun grondgebied op andere dan geregelde diensten de verplichte wekelijkse rusttijd in plaats van na zes dagelijkse rijtijden op twaalf vast te stellen. Nederland heeft hiervan echter geen gebruik gemaakt. Voor genoemde categorie blijft de norm dan ook vastgesteld op een wekelijkse rusttijd na zes dagelijkse rijtijden.

### *Artikel 2.5:6*

In het kader van de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit werd er terwille van de eenvormigheid van normstelling voor gekozen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer de

Europeesrechtelijk vastgelegde normen te handhaven, ook voor categorieën vervoer waarvoor de verordening als zodanig niet geldt. De regeling van artikel 7 van de verordening wordt in het algemeen echter als te weinig flexibel ervaren. Omdat voor openbaar vervoerbedrijven de pauzeregeling van de Arbeidstijdenwet beter te hanteren is, is er thans – door middel van een uitzonderingsbepaling in het eerste lid, – voor gekozen deze van toepassing te verklaren voor openbaar vervoer waarop de verordening niet van toepassing is. Weliswaar ontstaan hierdoor twee handhavingsregimes, doch de thans beoogde regeling kan worden beschouwd als beter werkbaar en daardoor efficiënter te handhaven.

Een vereenvoudiging is nog ingevoerd door in het derde lid de verwijzing naar artikel 7, derde lid, van de verordening te schrappen. De situatie waarin volgens dit lid afwijkingen mogen worden toegestaan, komt bij vervoer waarop de verordening van toepassing is, in Nederland nauwelijks voor.

Samengevat bestaan er dus twee pauzeregimes:

- a. voor voertuigen die bestemd zijn voor het geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer, het regime van artikel 5:10 van de Arbeidstijdenwet;
- b. voor alle overige categorieën waarop het Arbeidstijdenbesluit vervoer van toepassing is, het regime van artikel 7, eerste en tweede lid, van de verordening.

#### *Artikel 2.6:1*

Dit artikel is gecorrigeerd in de richting van wat reeds beoogd was: de norm richt zich thans ook tot de zgn. zelfstandigen.

#### *Artikel 8:1*

In de opsomming van de artikelen, waarvan niet naleving een strafbaar feit oplevert, is een kleine correctie aangebracht, welke te maken heeft met de herschikking van bepalingen en een toevoeging van een bepaling in de artikelen 2.4:4 en 2.4:5. Het tweede en derde lid zijn herzien overeenkomstig hetgeen hierboven is aangegeven als aanleiding tot de noodzaak voor het onderhavige besluit. Als gevolg van het tweede lid (nieuw) van artikel 8:1 waarin het fictieve daderschap van de werkgever gekoppeld is aan de bestuurder, waaronder ook een werknemer valt, kan het oude derde lid van artikel 8:1 vervallen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos