



HERDRUK Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van 17 februari 2026, nr. ILT-2025/544208, over vaststelling van boetebedragen voor overtredingen van de Arbeidstijdenwet met betrekking tot taxivervoer (Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (taxivervoer) 2026)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

Gelet op artikel 10:7, zesde lid, tweede volzin, van de Arbeidstijdenwet en artikel 5:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUITEN:

Artikel 1. Definities

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

eerste bedrijfsinspectie: bedrijfsinspectie die geen tweede bedrijfsinspectie of volgende bedrijfsinspectie is;

eerste transportinspectie: transportinspectie die geen tweede of volgende transportinspectie is;

taxivervoer: taxivervoer als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000;

tweede bedrijfsinspectie: bedrijfsinspectie die plaatsvindt binnen vijf jaar na een eerste bedrijfsinspectie, waarbij de eerste bedrijfsinspectie heeft geresulteerd in de oplegging van een bestuurlijke boete die onherroepelijk is op de datum waarop de huidige bedrijfsinspectie aanvangt;

tweede transportinspectie: transportinspectie die plaatsvindt binnen vijf jaar na een eerste transportinspectie waarbij de eerste transportinspectie heeft geresulteerd in de oplegging van een bestuurlijke boete die onherroepelijk is op de datum waarop de transportinspectie aanvangt;

volgende bedrijfsinspectie: bedrijfsinspectie die plaatsvindt binnen vijf jaar na twee of meer bedrijfsinspecties, waarbij ten minste twee van deze bedrijfsinspecties hebben geresulteerd in de oplegging van een bestuurlijke boete en deze bestuurlijke boetes onherroepelijk zijn op de datum waarop de bedrijfsinspectie aanvangt;

volgende transportinspectie: transportinspectie die plaatsvindt binnen vijf jaar na twee of meer transportinspecties, waarbij ten minste twee van deze transportinspecties hebben geresulteerd in de oplegging van een bestuurlijke boete en deze bestuurlijke boetes onherroepelijk zijn op de datum waarop de transportinspectie aanvangt;

zelfstandige: persoon als bedoeld in artikel 2:7 van de Arbeidstijdenwet.

Artikel 2. Toepassingsgebied

Deze beleidsregel is van toepassing op elke als zodanig aangemerkte overtreding van het bij of krachtens de Arbeidstijdenwet bepaalde met betrekking tot taxivervoer of direct daarmee samenhangende werkzaamheden, voor zover daarvoor op grond van de Arbeidstijdenwet een bestuurlijke boete kan worden opgelegd.

Artikel 3. Berekening van de bestuurlijke boete

1. In bijlage 1 bij deze beleidsregel staan de normbedragen die, met inachtneming van artikel 10:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet en met toepassing van het tweede en vierde lid van dat artikel als uitgangspunt worden gehanteerd bij het opleggen van een bestuurlijke boete.
2. Bij het opleggen van een bestuurlijke boete wordt in beginsel uitgegaan van een normale verwijtbaarheid als bedoeld in het derde lid, onder b.
3. Het normbedrag, bedoeld in het eerste lid, wordt vermenigvuldigd met de factor:
 - a. 0,50, indien sprake is van verminderde verwijtbaarheid;
 - b. 1,00, indien sprake is van normale verwijtbaarheid;
 - c. 1,50, indien sprake is van grove schuld; en
 - d. 2,00, indien sprake is van opzet.

4. Bij het bepalen van de mate van verwijtbaarheid, bedoeld in het derde lid, worden in ieder geval de volgende omstandigheden meegewogen:
 - a. eerdere interventies of overtredingen;
 - b. andere overtredingen in de controleperiode;
 - c. het met de overtreding behaalde voordeel;
 - d. de impact of duur van de overtreding;
 - e. of de overtreding op eigen initiatief is beëindigd.
5. In bijlage 2 bij deze beleidsregel staan de overtredingen waarvoor bij de toepassing van het eerste lid direct bij constatering een bestuurlijke boete wordt opgelegd en de overtredingen waarvoor eerst een waarschuwing wordt gegeven en pas nádat eenzelfde overtreding nogmaals is geconstateerd, wordt overgegaan tot oplegging van een bestuurlijke boete.

Artikel 4. Cumulatie bestuurlijke boetes

Onverminderd de artikelen 5, 6, 7 en 8 bestaat de bij een boetebeschikking op te leggen bestuurlijke boete, in geval er sprake is van meerdere overtredingen, uit de som van de per overtreding berekende boetebedragen overeenkomstig artikel 3.

Artikel 5. Maximering boete werknemers

Aan werknemers wordt per boetebeschikking per boetefeit maximaal één boete opgelegd.

Artikel 6. Maximum aantal werknemers

Bij een bedrijfsinspectie bedraagt het maximaal in het boeterapport of proces-verbaal op te nemen aantal personen ter zake waarvan een of meer overtredingen zijn vastgesteld, voor een werkgever met:

- a. minder dan 25 werknemers: 3;
- b. 25 of meer, maar minder dan 50 werknemers: 6;
- c. 50 of meer, maar minder dan 100 werknemers: 9;
- d. 100 of meer werknemers: 12.

Artikel 7. Boete bij een bedrijfsinspectie

1. De boete die per boetebeschikking kan worden opgelegd bij een eerste bedrijfsinspectie bedraagt ten hoogste het in de tabel opgenomen percentage van het in artikel 10:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet, bedoelde bedrag van de vijfde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Zelfstandige/aantal werknemers	verminderde verwijtbaarheid	normale verwijtbaarheid	grove schuld	opzet
Zelfstandige	1,5%	3%	4,5%	6%
1 t/m 4	3%	6%	9%	12%
5 t/m 24	4,5%	9%	13,5%	18%
25 t/m 49	9%	18%	27%	36%
50 t/m 99	18%	36%	54%	72%
100 of meer	36%	54%	90%	108%

2. Indien meerdere overtredingen zijn vastgesteld met verschillende maten van verwijtbaarheid, wordt bij toepassing van het eerste lid uitgegaan van de ernstigste mate van verwijtbaarheid die is vastgesteld bij de begane overtredingen, overeenkomstig artikel 3, derde lid, van deze beleidsregel.
3. De boete die per boetebeschikking kan worden opgelegd bij een tweede bedrijfsinspectie aan de werkgever of aan de zelfstandige bedraagt ten hoogste 200% van het bedrag dat op grond van het eerste en tweede lid kan worden opgelegd.

Artikel 8. Boete bij een transportinspectie

1. De boete die per boetebeschikking aan de werkgever of aan de zelfstandige kan worden opgelegd bij een eerste transportinspectie bedraagt het bedrag dat op grond van artikel 7, eerste en tweede lid, aan een bedrijf met 1 t/m 4 werknemers respectievelijk een zelfstandige kan worden opgelegd.
2. De boete die per boetebeschikking kan worden opgelegd bij een tweede transportinspectie aan de werkgever of aan de zelfstandige bedraagt ten hoogste 200% van het bedrag dat op grond van



artikel 7, eerste en tweede lid, aan een bedrijf met 1 t/m 4 werknemers respectievelijk een zelfstandige kan worden opgelegd.

Artikel 9. Overgangsrecht

Indien voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze beleidsregel een overtreding is begaan, blijft met betrekking tot de berekening van de boete voor die overtreding het recht gelden zoals dat luidde onmiddellijk voor dat tijdstip, indien de toepassing daarvan voor de overtreder gunstiger is.

Artikel 10. Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin hij wordt geplaatst.

Artikel 11. Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (taxivervoer) 2026.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen*

*De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J.N.J. Nobel*



BIJLAGE 1. TARIEFLIJST BOETENORMBEDRAGEN BESTUURLIJKE BOETE TAXIVERVOER (BOETECATALOGUS) (BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 3, EERSTE LID VAN DE BELEIDSREGEL BOETEOPLEGGING ARBEIDSTIJDENWET EN ARBEIDSTIJDENBESLUIT VERVOER (TAXIVERVOER) 2026)

Voor de toepassing van deze boetecatalogus wordt verstaan onder:

Atw: Arbeidstijdenwet;

Atbv: Arbeidstijdenbesluit vervoer;

Rgbct: Regeling gebruik boordcomputer en boordcomputerkaarten;

Bp 2000: Besluit personenvervoer 2000;

Wg: werkgever

Zs: zelfstandige

Vv: vervoerder

Feitcode	Overtreden bepaling	Omschrijving overtreding	Norm-adressaat	Boete in €	Direct beboetbaar bij transport inspectie
1. REGISTRATIE EN BEWAARPLICHT					
A 4.3 (1) wg	art. 4:3, eerste lid, Atw	Het niet voeren van een deugdelijke registratie door een werkgever ter zake van de arbeids- en rusttijden welke het toezicht op de naleving van deze wet en de daarop berustende bepalingen mogelijk maakt	Werkgever	2.100,-	Nee
A 4.3 (1) zs	Art. 4:3, eerste lid, Atw	Het niet voeren van een deugdelijke registratie door een persoon als bedoeld in art. 2:7, eerste lid, Atw ter zake van de arbeids- en rusttijden welke het toezicht op de naleving van deze wet en de daarop berustende bepalingen mogelijk maakt	Zelfstandige	1.300,-	Nee
2. BOORDCOMPUTER TAXI					
B 2.4:2 (15) zs	art. 2.4:2, eerste lid, Atbv	Geen of incorrect gebruik gemaakt van het controlemiddel	Zelfstandige	1.300,-	Ja
B 2.4:2 (15) wg	art. 2.4:2, eerste lid, Atbv	Geen of incorrect gebruik gemaakt van het controlemiddel	Werkgever	2.100,-	Ja
B 2.4:2 (16) wg	art. 2.4:2, tweede lid, Atbv jo art. 18, eerste lid, RGBCT	Niet voldoen aan registratieverplichtingen vervoerder en bestuurder ingeval van storing dan wel wanneer het controlemiddel buiten gebruik is	Werkgever	2.100,-	Ja
B 2.4:2 (16) zs	art. 2.4:2, tweede lid, Atbv jo art. 18, eerste lid, RGBCT	Niet voldoen aan registratieverplichtingen vervoerder en bestuurder ingeval van storing dan wel wanneer het controlemiddel buiten gebruik is	Zelfstandige	1.300,-	Ja
B 2.4:2 (17) vv	art. 79, vierde lid, Bp 2000 en art. 83b, tweede lid aanhef en onder c, Bp 2000.	Niet voldoen aan registratieverplichting vervoerder middels het controlemiddel	Vervoerder	2.100,-	Ja
B 2.4:2 (17) zs	Art. 79, vierde lid, Bp 2000 en art. 83b, tweede lid aanhef en onder c, Bp 2000.	Niet voldoen aan registratieverplichting vervoerder middels het controlemiddel	Zelfstandige	1.300,-	Ja
B 2.4:2 (18) zs	art. 80, vierde lid, Bp 2000, jo art. 16, achtste lid en art. 19, eerste, tweede en derde lid, RGBCT	Niet overbrengen gegevens door vervoerder, zelfstandige en bestuurder	Zelfstandige	450,-	Nee
B 2.4:2 (18)	art. 80, vierde lid, Bp 2000, jo art. 16, achtste lid en art. 19, eerste, tweede en derde lid, RGBCT	Niet overbrengen gegevens door vervoerder, zelfstandige en bestuurder	Werkgever	900,-	Nee
B 2.4:2 (19)	art. 83, achtste lid en onder b, Bp 2000	Onjuist gebruik keuringskaart, i.v.m. art. 10 Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi	Erkenninghouder	1.100,-	Ja
B 2.4:2 (20)	art. 83, achtste lid en onder b, Bp 2000	Onjuiste melding art. 15, tweede lid RGBCT	Erkenninghouder	500,-	Ja
B 2.4:2 (21)	art. 83, achtste lid en onder b, Bp 2000 jo art. 15, vierde lid, RGBCT	Niet terugsturen ingetrokken keuringskaart	Erkenninghouder	500,-	Ja
3. ONVOLDOENDE DAGELIJKSE RUSTTIJD VAN MINDER DAN 10 UUR, INDIEN VERKORTING NIET IS TOEGESTAAN					



Feitcode	Overtreden bepaling	Omschrijving overtreding	Norm-adressaat	Boete in €	Direct beboetbaar bij transport inspectie
B 2.5:1 (1a)	art. 2.5:1, zesde lid en onder a, Atbv	Indien verkorting niet is toegestaan; dagelijkse rust minder dan 10 uur	Werkgever/ Zelfstandige	100,–	Ja
B 2.5:1 (2a)	art. 2.5:1, zesde lid en onder a, Atbv	Indien verkorting niet is toegestaan; dagelijkse rust minder dan 9 uur	Werkgever/ Zelfstandige	200,–	Ja
B 2.5:1 (3a)	art. 2.5:1, zesde lid en onder a, Atbv	Indien verkorting niet is toegestaan; dagelijkse rust minder dan 8 uur	Werkgever/ Zelfstandige	550,– + 100,– per uur te kort	Ja
4. ONVOLDOENDE DAGELIJKSE RUSTTIJD VAN MINDER DAN 8 UUR, INDIEN VERKORTING IS TOEGESTAAN					
B 2.5:1 (4a)	art. 2.5:1, zesde lid en onder a, Atbv	Indien verkorting is toegestaan; dagelijkse rust minder dan 8 uur	Werkgever/ Zelfstandige	100,–	Ja
B 2.5:1 (6a)	art. 2.5:1, zesde lid en onder a, Atbv	Indien verkorting is toegestaan; dagelijkse rust minder dan 7 uur	Werkgever/ Zelfstandige	550,– + 100,– per uur te kort	Ja
5. ONVOLDOENDE WEKELIJKSE RUSTTIJD VAN MINDER DAN 72 UUR					
B 2.5:1 (16) T	art. 2.5:1, zesde lid en onder b, Atbv	Wekelijkse rust tussen de 72 en 36 uur.	Werkgever/ Zelfstandige	75,–	Ja
B 2.5:1 (17) T	art. 2.5:1, zesde lid en onder b, Atbv	Wekelijkse rust minder dan 36 uur.	Werkgever/ Zelfstandige	150,–	Ja
6. PAUZE					
B 2.5:6 (7)	art. 2.5:6, eerste lid, Atbv	Bestuurder handelt niet conform art. 5.4, tweede en derde lid, Atw (Pauze)	Werkgever/ Zelfstandige	100,–	Ja
7. ARBEIDSTIJDEN					
B 2.5:7 (1)	art. 2.5:7, zesde lid, Atbv	arbeidstijd van meer dan 60 uren per week, meer dan 12 uren per dienst of meer dan gemiddeld 48 uren per week in elke periode van 16 aaneengesloten weken.	Werkgever/ Zelfstandige	200,–	N.V.T.



BIJLAGE 2. OVERTREDINGEN WAARVOOR DIRECT EEN BESTUURLIJKE BOETE WORDT OPGELEGD ALSMEDE WAARVOOR EERST WORDT GEWAARSCHUWD (BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 3, VIERDE LID, VAN DE BELEIDSREGEL BOETEOPLEGGING ARBEIDSTIJDENWET EN ARBEIDSTIJDENBESLUIT VERVOER (TAXIVERVOER) 2026)

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

KI: Kleine inbreuken, inbreuken waarvoor een normbedrag tussen € 0,- – € 149,- geldt;

BI: Belangrijke inbreuk, inbreuken waarvoor een normbedrag tussen € 150,- – € 449,- geldt;

HBI: Heel belangrijke inbreuk, inbreuken waarvoor een normbedrag tussen € 450,- – € 1.299,99 geldt;

MBI: Meest belangrijke inbreuk, inbreuken waarvoor een normbedrag boven € 1.300,- geldt.

Transportinspectie

Bij een transportinspectie wordt voor de volgende overtredingen direct een bestuurlijke boete opgelegd:

De overtredingen ter zake van rusttijden:

- dagelijkse rustijdovertredingen;
- wekelijkse rustijdovertredingen indien cumulatie van het normbedrag, zoals opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregel, leidt tot een HBI of MBI.

De overtredingen ten aanzien van registratiemiddelen:

- het niet aanwezig zijn van registratie- en controlemiddelen;
- het onjuist gebruik van registratie- en controlemiddelen;
- het misbruik van registratie- en controlemiddelen;
- het niet aangeven van 'belangrijke gegevens' op een registratiemiddel, waarmee wordt bedoeld gegevens die achteraf eenvoudig kunnen worden gewijzigd.

Bij een transportinspectie wordt voor de volgende overtredingen eerst gewaarschuwd: De overtredingen ter zake van pauzenormen;

De overtredingen ter zake van de wekelijkse rusttijd, indien cumulatie van het normbedrag, zoals opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregel, leidt tot een KI of BI.

Bedrijfsinspectie

Bij een bedrijfsinspectie worden de meest belangrijke inbreuken en de heel belangrijke inbreuken direct beboet bij een eerste bedrijfsinspectie. Voor de overige overtredingen wordt eerst een waarschuwing gegeven. Bij een tweede bedrijfsinspectie worden tevens de belangrijke inbreuken direct beboet, voor de kleine inbreuken wordt nog een waarschuwing gegeven. Vanaf een volgende bedrijfsinspectie worden alle overtredingen direct beboet.

TOELICHTING

I. Algemeen

Inleiding

Deze beleidsregel stelt de wijze vast van de berekening van de hoogte van de bestuurlijke boete bij overtreding van de bij of krachtens de Arbeidstijdenwet gestelde regels met betrekking tot het taxivervoer. De beleidsregel is gebaseerd op artikel 10:7, zesde lid, van de Arbeidstijdenwet. Onder taxivervoer wordt verstaan het met een auto vervoeren van personen tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer. Voor de exacte reikwijdte wordt verwezen naar artikel 2.3:1 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer regelt de arbeids- en rusttijden van werkzaamheden die plaatsvinden in, of direct samenhangen met, taxivervoer. Voor de inwerkingtreding van onderhavige beleidsregel werden de boetes vastgesteld aan de hand van de Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (wegvervoer) 2022. In de praktijk is gebleken dat de taxibranche zich lastig laat vergelijken met de wegvervoer sector. Om die reden is aanleiding gezien om voor het taxivervoer een eigen beleidsregel op te stellen.

Toezicht en verdere handhaving

Het toezicht op de naleving van de regelgeving van Arbeidstijdenwet en -besluit voor het taxivervoer geschiedt, evenals bij het overige wegvervoer, door middel van zogenaamde transportinspecties en bedrijfsinspecties. Bij een transportinspectie wordt het voertuig gecontroleerd. De arbeids- en rusttijden van de chauffeur worden dan, in beginsel, gecontroleerd ten aanzien van de lopende dag en de voorafgaande 28 dagen. Van deze controleperiode kan worden afgeweken, bijvoorbeeld indien sprake is van een thema-actie. Bij een bedrijfsinspectie staat de bedrijfsadministratie centraal. Nu beide inspectiemethoden een ander uitgangspunt hebben, geldt voor beide methoden een eigen regime om bij geconstateerde overtredingen de boetehoogte te bepalen. Voor beide inspecties geldt wel, omwille van de rechtszekerheid, dat dezelfde controletermijn wordt gehanteerd. Hierop wordt in de artikelsgewijze toelichting nader ingegaan.

Voor controle op de naleving van de arbeids-, rij- en rusttijden is het van belang dat deze per dag en per bestuurder worden geregistreerd middels de wettelijk voorgeschreven controlemiddelen, thans de Boordcomputer Taxi (hierna: BCT) en de Centrale Database Taxi (hierna: CDT). Deze controlemiddelen vormen de basis voor de naleving op de arbeids-, rij- en rusttijden. Om die reden is in de boetefeitcodes zoals opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregel rekening gehouden met de introductie van de CDT en is 'boordcomputer' vervangen door 'controlemiddel'. Indien een controle (geheel of gedeeltelijk) op basis van deze controlemiddelen niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat de registratie niet volledig en deugdelijk is, dan kan er geen adequaat toezicht meer worden gehouden op de arbeids- en rusttijden. Het is dan ook om die reden dat dergelijke overtredingen in beginsel een hoger normbedrag kennen dan overtredingen die zien op de rusttijden.

Verhouding tot het strafrecht

In het Besluit personenvervoer 2000 worden diverse bepalingen met betrekking tot het niet of onjuist gebruiken van het registratiemiddel aangemerkt als een overtreding die op grond van de Wet op de economische delicten strafrechtelijk kan worden afgedaan. Daarom is van belang om de relatie tussen het bestuursrecht en het strafrecht nader te duiden. Zoals blijkt uit de nota van toelichting bij het Besluit personenvervoer 2000, heeft de wetgever ervoor gekozen om de overtredingen waarbij de consumentenbescherming aangetast kan worden af te doen via het strafrecht.¹ Anders gezegd, overtredingen die primair zien op het beschermen van de passagier die vervoerd wordt, worden primair via het strafrecht afgehandeld. De Arbeidstijdenwet wordt in beginsel bestuursrechtelijk gehandhaafd. Om die reden worden overtredingen die leiden tot een ondeugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden via het bestuursrecht afgedaan, evenals overtredingen van de vigerende arbeids- en rusttijden. Nu beide normbepalingen een ander doel kennen, zal niet snel sprake zijn van een eendaadse samenloop. Het staat de boeteoplegger evenwel vrij om, gelet op het uitgangspunt van een evenredige bestraffing, rekening te houden met een eventuele sanctieoplegging door de strafrechter of het Openbaar Ministerie.

¹ Stb 2009, 472 p. 43

Algemene uitgangspunten

De chauffeur die taxivervoer verricht dient in elke aaneengesloten periode van 24 uren een onafgebroken rusttijd van ten minste 10 uren te nemen, welke rusttijd tweemaal in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren mag worden ingekort tot tenminste 8 uren. Daarnaast dient de chauffeur die taxivervoer verricht in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren een rusttijd van 72 uren te nemen, welke mag worden opgesplitst in perioden van ten minste 24 uren. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft zogenaamde rekenregels ontwikkeld om de arbeids- en rusttijden te handhaven. In de praktijk is gebleken dat het huidige handhavingsregime relatief onbekend is. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft hierin aanleiding gezien om de rekenregels opnieuw vast te stellen. De hierna te noemen uitgangspunten bij de handhaving gelden als een verbijzondering van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (hierna: LHSO) en zijn in een overeenstemming met de LHSO.

De periode van ofwel 24 uren ofwel 14 maal 24 uren, start op het eerste moment waarop de arbeid aanvangt op die dag. Dit volgt thans ook uit artikel 2.5:1, zevende lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De arbeid en dus deze periode start dan ook altijd na de eerste rustperiode van die dag. Wanneer er geen rust wordt genoten op een dag, zal de periode starten op het eerste moment van arbeid op die dag. Voor de periode van 14 maal 24 uren geldt hetzelfde startmoment als voor de periode van 24 uren. Dat betekent dat iedere dag een nieuwe periode van 14 maal 24 uren start. Met deze rekenregels wordt recht gedaan aan de verkeersveiligheid, de sociale bescherming van de werknemer en artikel 10:5 van de Arbeidstijdenwet zonder de dynamische taxibranche, waarin arbeid op ieder moment van de dag kan plaatsvinden, uit het oog te verliezen. Tegelijkertijd biedt het de zelfstandige ondernemer vrijheid om zijn arbeids- en rusttijden in grote mate zelf in te delen.

Ter illustratie, indien de arbeid op maandag (dag 1) om 08.00 uur aanvangt, zal de 24 urenperiode op dinsdag (dag 2) om 08.00 uur aflopen. De chauffeur die taxivervoer verricht dient in die periode van 24 uur een rust te genieten van tenminste 10 uur, welke tweemaal in elke periode van 14 maal 24 uren mag worden ingekort tot tenminste 8 uren. Tegelijk met het starten van een nieuwe 24 urenperiode start ook een nieuwe periode van 14 maal 24 uren voor het berekenen van de zogenaamde wekelijkse rust en de verkorting van de dagelijkse rust. Indien de arbeid op maandag (dag 1) om 08.00 uur aanvangt, zal de 14 maal 24 urenperiode twee weken later op maandag (dag 15) om 08.00 uur aflopen. De chauffeur die taxivervoer verricht dient in die periode van 14 maal 24 uur een rust te genieten van tenminste 72 uur. Doet een taxichauffeur dit niet dan wordt hiervoor een boete opgelegd per uur dat tekort is gerust. De volgende 14 maal 24 urenperiode vangt aan op het eerste moment waarop arbeid wordt verricht op dinsdag (dag 2). Indien dat om 14.00 uur is dan zal deze periode twee weken later op dinsdag (dag 16) om 14.00 uur aflopen. De chauffeur die taxivervoer verricht dient in die periode van 14 maal 24 uur een rust te genieten van tenminste 72 uur. Doet een taxichauffeur dit niet dan wordt hiervoor een boete opgelegd, afhankelijk van de uren die tekort is gerust. Kortom, de periode van 14 maal 24 uur waarbinnen 72 uur moet worden gerust, vangt iedere dag waarop arbeid wordt verricht opnieuw aan en er kan dan ook voor iedere periode waarbinnen minder dan 72 uur is gerust een boete worden opgelegd per uur dat tekort is gerust. Wel zijn, om recht te doen aan deze rekenregels de boetenormbedragen voor ieder uur dat te kort is gerust in een periode van 14 maal 24 uur, verlaagd. Doordat deze boetenormbedragen zijn verlaagd, maar de overtreding (in theorie) 28 keer kan worden begaan, blijft de boete afschrikwekkend. Indien men 14 maal een wekelijkse rust heeft genoten tussen de 36 en 72 uur bedraagt het boetenormbedrag bijvoorbeeld $14 \times \text{€ } 75,-$, zijnde € 1.050,-. Indien men in zijn geheel geen wekelijkse rustperiodes heeft genoten in 28 dagen bedraagt het boetenormbedrag derhalve $28 \times \text{€ } 150$, zijnde € 4.200,-. Daarbij wordt opgemerkt dat deze situatie ernstig is omdat dan geen enkele (wekelijkse) rust is genoten. Voorts geldt dat deze boete kan worden gemaximeerd, gelet op de artikelen 7 en 8 van deze beleidsregel. Hiervoor wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Bij de controle van de arbeids- en rusttijden wordt in principe 28 dagen teruggekeken. Dat geldt voor zowel een bedrijfsinspectie als voor een transportinspectie. In bijlage 2 van deze beleidsregel is opgenomen welk(e) (type) overtredingen worden opgenomen in een boeterapport of proces-verbaal. Omwille van de rechtszekerheid en duidelijkheid is gekozen om in artikel 3 van de beleidsregel wel te verwijzen naar de recidiveregeling, zoals dwingendrechtelijk voorgeschreven in artikel 10:7 van de Arbeidstijdenwet. Op die manier is duidelijk dat deze recidiveregeling wordt toegepast.

In beginsel wordt, indien er sprake is van een overtreding, een boetenormbedrag vastgesteld overeenkomstig bijlage 1 van deze beleidsregel. In artikel 3 is opgenomen dat dit bedrag kan worden bijgesteld indien de verwijtbaarheid anders dient te worden vastgesteld. Dit bedrag, vastgesteld overeenkomstig artikel 3, wordt vervolgens verhoogd, indien er sprake is van recidive als bedoeld in artikel 10:7 van de Arbeidstijdenwet. Om onevenredige cumulatie van overtredingen te voorkomen wordt een boete gemaximeerd per inspectie en wordt bij werknemers per boetefactuur maximaal één boete opgelegd.

II. Artikelsgewijs

Artikel 1

De begripsomschrijving van taxivervoer verwijst naar de begripsomschrijving daarvan in de Wet personenvervoer, waar onder taxivervoer wordt verstaan: het verrichten van personenvervoer per auto, tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer.

Artikel 2

Het niet naleven van daartoe aangemerkte voorschriften van de Arbeidstijdenwet en de daarop gebaseerde besluiten levert een overtreding op. Deze beleidsregel ziet op taxivervoer en daarmee samenhangende werkzaamheden waarvoor bij niet-naleving op grond van de Arbeidstijdenwet een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. Onder daarmee samenhangende werkzaamheden kan gedacht worden aan het aanbieden van taxivervoer, of bijvoorbeeld het wassen, tanken en onderhouden van de auto waarmee het taxivervoer wordt verricht. Deze werkzaamheden hangen namelijk direct samen met taxivervoer, omdat, zonder deze werkzaamheden te verrichten, het aanbieden van taxivervoer niet mogelijk is. Dat is anders voor bijvoorbeeld een overleg met de boekhouder, nu deze werkzaamheden niet noodzakelijkerwijs zijn verbonden aan het kunnen verrichten van taxivervoer. Deze werkzaamheden vallen dan ook niet onder de reikwijdte van 'direct daarmee samenhangende werkzaamheden.' Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op het Arbeidstijden besluit vervoer.

Op grond van hoofdstuk 11 van de Arbeidstijdenwet worden diverse overtredingen ten aanzien van (bijvoorbeeld) de arbeids- en rusttijden ook aangemerkt als een strafbaar feit, indien de verkeersveiligheid ernstig in gevaar is gebracht of redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar is gebracht. Deze beleidsregel is echter alleen van toepassing indien een bestuurlijke boete wordt opgelegd, waarop hoofdstuk 10 van de Arbeidstijdenwet van toepassing is. Het Openbaar Ministerie is bevoegd om tot een eventuele strafvervolgning over te gaan. Gelet op artikel 5:44 van de Algemene wet bestuursrecht wordt niet tweemaal gestraft voor hetzelfde feit.

Artikel 3

Het berekenen van de bestuurlijke boete gebeurt op basis van normbedragen. Deze normbedragen zijn opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregel en gelden indien er sprake is van normale verwijtbaarheid. Indien er sprake van verminderde verwijtbaarheid, grove schuld of opzet wordt het normbedrag vermenigvuldigd met de factor zoals opgenomen in het derde lid. Op deze manier wordt recht gedaan aan de mate van verwijtbaarheid, zoals bedoeld in artikel 5:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: **Awb**).

Gelet op vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling)² kan de verwijtbaarheid namelijk per overtreding verschillen. De Afdeling onderscheidt eveneens verminderde verwijtbaarheid, normale verwijtbaarheid, grove schuld en opzet. De toezichthouder vermeldt in het boeterapport of proces-verbaal eventuele indicaties en observaties die aanleiding geven om de verwijtbaarheid vast te stellen. De boeteoplegger bepaalt aan de hand van (onder meer) deze observaties in welke mate de overtreder verwijtbaar heeft gehandeld. Hierbij wordt opgemerkt dat het in beginsel aan de overtreder zelf is om aannemelijk te maken dat de overtreding hem verminderd verwijtbaar is. In beginsel wordt uitgegaan van de normale verwijtbaarheid. Anders gezegd, indien er geen aanleiding bestaat om aan te nemen dat de overtreder verminderd verwijtbaar, opzettelijk of met grove schuld heeft gehandeld, zal het normbedrag worden toegepast.

In het vierde lid van dit artikel is aangegeven dat bij het opleggen van een bestuurlijke boete een onderscheid wordt gemaakt tussen overtredingen die direct leiden tot een bestuurlijke boete en overtredingen waarvoor eerst een waarschuwing wordt gegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen overtredingen die tijdens een transportinspectie worden vastgesteld en overtredingen die tijdens een bedrijfsinspectie worden vastgesteld. Bij een transportinspectie is – gelet op de verkeersveiligheid – het uitgangspunt dat nagenoeg alle overtredingen die worden geconstateerd een direct beboetbare overtreding opleveren. Hierbij wordt opgemerkt dat, ten aanzien van overtredingen die zien op de wekelijkse rust, de cumulatie van het normbedrag bepalend is voor de vraag voor of er direct een bestuurlijke boete wordt opgelegd. Indien de cumulatie van het normbedrag leidt tot een bedrag onder € 450,- wordt volstaan met een waarschuwing. Ter illustratie, indien wordt vastgesteld dat de bestuurder driemaal een te korte wekelijkse rust heeft genoten van minder meer dan 36 uur,

² ABRvS13 juli 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1973



maar minder dan 72 uur is het normbedrag driemaal € 75,-. Cumulatie levert dan een boetebedrag op van € 225,- en derhalve wordt bij een eerste transportinspectie dan waarschuwend opgetreden tegen deze overtreding.

Bij een bedrijfsinspectie wordt rekening gehouden met de ernst van de overtreding. Om die ernst van de overtreding te bepalen wordt gekeken naar het normbedrag dat voor deze overtreding geldt. Bij een eerste bedrijfsinspectie kunnen daarom de meest belangrijke inbreuken en de heel belangrijke inbreuken direct worden beboet terwijl voor de overige overtredingen eerst een waarschuwing gegeven kan worden (preventief handhavingstraject). Bij een tweede bedrijfsinspectie worden tevens de belangrijke inbreuken beboet. Bij een volgende bedrijfsinspectie worden tevens de kleine inbreuken beboet. Ook hier geldt dat voor wekelijkse rust-overtredingen wordt gekeken naar de cumulatie van het normbedrag.

In het vijfde lid van artikel 3 zijn omstandigheden opgenomen die relevant zijn voor het bepalen van de mate van verwijtbaarheid. Deze criteria zijn niet uitputtend bedoeld. Een van de relevante factoren is of er eerdere interventies zijn geweest. Hierbij kan gedacht worden aan een eerdere bestuurlijke boete, last onder dwangsom, last onder bestuursdwang, waarschuwing of aan eerdere strafrechtelijke handhaving. Voorts kunnen andere overtredingen in de controleperiode, al dan niet opgenomen als boetefeit, een rol spelen om de mate van verwijtbaarheid vast te stellen. Daarbij kan gedacht worden aan overtredingen die blijken de (hierna te bespreken) artikelen 5 en 6 niet meegenomen worden in het boeterapport. Ook kan gedacht worden aan overtredingen die om een andere reden niet worden opgenomen in het boeterapport als boetefeit, maar wel als overtreding kunnen worden aangemerkt. Tevens kan het behaalde voordeel met de overtreding relevant zijn. Hoewel dit vaak niet berekend kan worden, kan uit de omstandigheden wel blijken dat een voordeel is behaald doordat de overtreding is begaan. Dit kan dienen als indicatie voor een andere mate van verwijtbaarheid. Daarnaast kunnen de impact, de duur van de overtreding en de vraag of de overtreding op eigen initiatief is beëindigd redenen zijn om tot een andere mate van verwijtbaarheid te komen. De opsteller van het boeterapport kan deze omstandigheden vermelden in het boeterapport, indien daartoe aanleiding bestaat.

De boeteoplegger bepaalt aan de hand hiervan en aan de hand van de overige administratie van de boeteoplegger of tot een andere mate van verwijtbaarheid gekomen dient te worden dan normale verwijtbaarheid. De boeteoplegger heeft hierbij beleidsruimte. Indien de overtreding in het geheel niet aan de overtreder kan worden verweten wordt, gelet op artikel 5:41 **Awb**, geen boete opgelegd. Met dit stelsel wordt recht gedaan aan zowel de ernst van de gedraging als de mate waarin de gedraging aan de overtreder kan worden verweten. In het standaard boetenormbedrag zoals opgenomen in bijlage 1, dat geldt bij normale verwijtbaarheid, is de ernst van de gedraging reeds meegenomen.

Opgemerkt wordt dat het normbedrag, eventueel vermenigvuldigd met de factor zoals bedoeld in het derde lid, verder verhoogd wordt indien er sprake is van recidive. Hiervoor wordt verwezen naar artikel 10:7, tweede en vierde lid, van de wet en de bijbehorende memorie van toelichting.

Artikel 4

Voor de berekening van het totaalbedrag worden de boetebedragen per overtreding opgeteld. Deze berekening is gebaseerd op artikel 10: 5, derde lid, van de Arbeidstijdenwet, waarin is bepaald dat de overtredingen gelden ten opzichte van elke persoon, met of ten aanzien van wie de overtreding is begaan, en met betrekking tot elke dag in de loop waarvan deze overtreding is begaan.

Artikel 5

In dit artikel is bepaald dat de bestuurder zijnde een werknemer per boetefeit maximaal één boete krijgt opgelegd. Dit geldt zowel bij transport- als bedrijfsinspecties. Deze maximering is opgenomen om te voorkomen dat werknemers onevenredig worden bestraft, indien zij bijvoorbeeld meerdere dagen een overtreding begaan.

Artikel 6

Het maximaal in het boeterapport op te nemen aantal werknemers is afhankelijk van het totaal aantal werknemers. Op die manier wordt eveneens een onevenredige cumulatie voorkomen en wordt recht gedaan aan de omvang van onderneming, in relatie tot de boetehoogte.

Dit artikel kan alleen worden toegepast als de overtredingen gerelateerd kunnen worden aan werknemers. Indien dit niet het geval is worden alle overtredingen in het boeterapport opgenomen.



Artikel 7

Bij de eerste bedrijfsinspectie is een maximum gesteld aan de op te leggen boete per boetebeschikking. Ook bij deze maximering dient per overtreding de mate van verwijtbaarheid te worden beoordeeld. Daarbij is het maximum afhankelijk van de mate van verwijtbaarheid en van de bedrijfsgrootte zoals opgenomen in de tabel in het eerste lid. Omdat er sprake is van meerdere overtredingen die zijn opgenomen in één boeterapport verzet artikel 10:7 van de Arbeidstijdenwet zich niet tegen het opleggen van een bestuurlijke boete die mogelijk boven de vijfde categorie van artikel 23 van het wetboek van Strafrecht uitkomt. Immers, dit maximum geldt per overtreding en in dit artikel is een maximering opgenomen waar pas aan wordt toegekomen indien er sprake is van meerdere overtredingen.

Op grond van het tweede lid wordt, indien meerdere overtredingen zijn vastgesteld met verschillende maten van verwijtbaarheid, bij toepassing van het eerste lid uitgegaan van de meest ernstige verwijtbaarheid die is vastgesteld bij de verschillende overtredingen die zijn vastgesteld door de toezichthouder. Ter illustratie, indien in het boeterapport twee overtredingen zijn opgenomen en één overtreding verminderd verwijtbaar is begaan en één overtreding met grove schuld is begaan, zal bij toepassing van het eerste lid de verwijtbaarheid grove schuld worden gehanteerd. Indien één overtreding verminderd verwijtbaar is begaan en één overtreding opzettelijk is begaan, zal bij toepassing van het eerste lid de verwijtbaarheid opzet worden toegepast.

Artikel 8

Artikel 8 ziet op de maximering van de boete bij een transportinspectie. Bij een transportinspectie is een maximum gesteld aan de op te leggen boete per boetebeschikking. Het maximum in geval van een eerste transportinspectie is gelijk aan de boete die opgelegd kan worden op basis van artikel 7, eerste lid, van deze beleidsregel aan een zelfstandige of aan een bedrijf met 1 t/m 4 werknemers. Het maximum in geval van een tweede of volgende transportinspectie is gelijk aan 200% van de genoemde bedragen. Voor bedrijven met werknemers, ongeacht het aantal werknemers, geldt bij transportinspecties een maximumboete van die boete die bij bedrijfsinspecties aan een bedrijf met 1 t/m 4 werknemers kan worden opgelegd.

Omdat er sprake is van meerdere overtredingen die zijn opgenomen in één boeterapport verzet artikel 10:7 van de Arbeidstijdenwet zich niet tegen het opleggen van een bestuurlijke boete die mogelijk boven de vijfde categorie van artikel 23 van het wetboek van Strafrecht uitkomt. Immers, dit maximum geldt per overtreding en in dit artikel is een maximering opgenomen waar pas aan wordt toegekomen indien er sprake is van meerdere overtredingen.

Artikel 9

De beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (wegvervoer) 2022 blijft van toepassing op overtredingen die zijn begaan voor het tijdstip van inwerkingtreding van de onderhavige beleidsregel. Deze beleidsregel wordt ingetrokken bij Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (wegvervoer) 2026. Tevens geldt dat, indien de overtreding is begaan voordat deze beleidsregel in werking is getreden, de oude rekenregels worden gehanteerd. Op grond van artikel 5:46, vierde lid, Awb in samenhang met artikel 1, tweede lid, van het Wetboek van Strafrecht is echter de onderhavige beleidsregel van toepassing als dat tot een gunstiger resultaat leidt. Nu de boetenormbedragen alsmede de hiervoor genoemde berekenmethode in algemene zin tot een lagere boete zullen leiden voor de overtreder, zal toepassing van deze beleidsregel geleid tot artikel 1, tweede lid, van het Wetboek van Strafrecht, vaak tot een gunstiger resultaat leiden.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen*

*De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J.N.J. Nobel*