

Vergaderjaar 2001–2002

**28 146**

## **Wijziging van de Arbeidstijdenwet (werkgeversaansprakelijkheid voor overtredingen van bestuurders, zijnde werknemers)**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 19 maart 2002

Met belangstelling heeft de regering kennis genomen van de reactie van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De leden van de PvdA-fractie vragen of kan worden aangegeven hoe de aansprakelijkheid voor de naleving van de gestelde normen in het beleid van de Rijttijdenwet 1936 is voortgezet.

De regering wil allereerst ingaan op deze vraag, omdat de aanleiding van het voorliggende voorstel tot wijziging van de Arbeidstijdenwet aan de hand hiervan nader kan worden toegelicht.

De wijze waarop de fictieve werkgeversaansprakelijkheid in het voorliggende wetsvoorstel is vormgegeven en in het Arbeidstijdenbesluit vervoer is uitgewerkt komt overeen met de wijze waarop de fictieve werkgeversaansprakelijkheid in de Rijttijdenwet 1936 en het daarop gebaseerde Rijttijdenbesluit was neergelegd.

In de Rijttijdenwet 1936 was geregeld dat bij overtredingen bij of krachtens het Rijttijdenbesluit door de bestuurder/werknemer begaan, de werkgever werd aangemerkt als degene die de overtreding had gepleegd. Ook de Rijttijdenwet 1936 bepaalde dat de werkgeversaansprakelijkheid niet gold indien de werkgever aantoonde dat door hem de nodige bevelen waren gegeven, de nodige maatregelen waren genomen, de nodige middelen waren verschaft en het redelijkerwijze te vorderen toezicht was gehouden om de naleving van de daar bedoelde voorschriften te verzekeren. Bij de inwerkingtreding van het Arbeidstijdenbesluit vervoer op 1 december 1998 was het fictieve daderschap niet in het Arbeidstijdenbesluit vervoer opgenomen. Bij de inwerkingtreding in 1998 waren enkele bepalingen inzake de rij-, en rusttijden uit hoofdstuk 2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer direct tot de werkgever gericht. Die bepalingen waren als volgt geformuleerd: «De werkgever organiseert de werkzaamheden zodanig dat ...». Voor het wegvervoer leverde deze formulering bewijslastproblemen op.

Vanwege deze bewijslastproblemen is op 11 januari 2001 het «fictieve daderschap» in het Arbeidstijdenbesluit vervoer ingevoerd, (bij Besluit van 27 november 2000, Stb. 2001, 5). De economische politierechter heeft in een vonnis van 21 maart 2001 geoordeeld dat voor dit fictieve daderschap een wettelijke basis noodzakelijk is. Met de thans voorgestelde wijziging van de Arbeidstijdenwet wordt in een wettelijke basis voorzien.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de aanbeveling van de Raad van State niet is overgenomen om de werknemersdelicten uit te zonderen van het fictieve daderschap.

In artikel 11:2, tweede lid, Arbeidstijdenwet is aangegeven dat wanneer een werknemer een bepaling uit het Arbeidstijdenbesluit vervoer niet naleeft, in datzelfde besluit kan worden aangegeven dat de werkgever daarvoor aansprakelijk wordt gehouden. In artikel 11:2 Arbeidstijdenwet kunnen de zogenoemde werknemersdelicten niet worden uitgezonderd van het fictieve daderschap, omdat het Arbeidstijdenbesluit vervoer de concrete normering voor de arbeids-, rij- en rusttijden voor het wegvervoer bevat. In het kader van de strafbaarstelling die via de Wet op de economische delicten is geregeld, moet in dat besluit ook worden aangegeven welke overtreding strafbaar is en wie waarvoor aansprakelijk is. Dat betekent dat in het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt aangegeven waar de bestuurder/werknemer aansprakelijk voor is en welke werknemersdelicten zijn uitgezonderd van het fictieve daderschap.

De leden van de PvdA-fractie vragen of een toelichting kan worden gegeven op de mededeling van de regering in het Nader Rapport dat de specifieke werknemersdelicten in artikel 8:1, tweede lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer van het fictieve daderschap zijn uitgesloten.

Het fictieve daderschap is vastgelegd in artikel 8:1, tweede lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer. In artikel 8:1, tweede lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer is bepaald dat de werkgever, als de bestuurder zijn werknemer is, aangemerkt wordt als degene die de tot de bestuurder gerichte bepalingen uit het hoofdstuk 2 Arbeidstijdenbesluit vervoer heeft overtreden. Een uitzondering voor dit fictieve daderschap is gemaakt voor onrechtmatige handelingen ten aanzien van de controlemiddelen. In het tweede lid van artikel 8:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn de artikelen 2.4:4 en 2.4:5, tweede en derde lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer uitgesloten van deze fictieve werkgeversaansprakelijkheid. Dit betekent dat de werkgever niet wordt aangemerkt als degene die die bepalingen niet heeft nageleefd wanneer de artikelen 2.4:4 en 2.4:5, tweede en derde lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer door de bestuurder/werknemer niet worden nageleefd. Bij overtreding van deze bepalingen is de werknemer aansprakelijk, indien hij de overtreding heeft begaan.

In artikel 2.4:4 Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn handelingen verboden die leiden tot misbruik van de middelen voor de registratie en de controle van de rij- en rusttijden, de controlemiddelen. Ten aanzien van de aansprakelijkheid voor het misbruik is het van belang wie feitelijk het misbruik heeft begaan of heeft laten begaan. In artikel 2.4:5, tweede lid, Arbeidstijdenbesluit vervoer staat dat niet in strijd mag worden gehandeld met enkele voorschriften uit de verordening (EEG, nr. 3821/85) van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer. Het controleapparaat -de meer gebruikelijke benaming is tachograaf- is in beginsel het controlemiddel voor vrachtwagens (of vrachtwagen met aanhangwagen) met een maximaal toelaatbaar gewicht van meer dan 3500 kilogram en bussen voor het besloten busvervoer. De voorschriften uit de verordening (EEG, nr. 3821/85) betreffen constructie-, installatie-, gebruiks-, en controle-eisen ten aanzien van het controleapparaat. In het derde lid van 2.4:5 Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt de verplichting aan de bestuurder opgelegd om een voor de veiligheid noodzakelijke afwijking van de voorgeschreven rij- en rusttijden aan te tekenen op het registratieblad van zijn controleapparaat of in zijn dienstrooster. De bepalingen ten aanzien van de constructie-, installatie-, gebruiks-, en controle-eisen van het controleapparaat, zijn in enkele gevallen direct tot de werkgever gericht en in andere gevallen direct tot de bestuurder/werknemer.

De leden van de PvdA-fractie vragen of enkele voorbeelden van «evidente» gevallen kunnen worden gegeven, waarin de bestuurder/werknemer aansprakelijk is voor overtredingen van de bepalingen uit hoofdstuk 2 Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Als evidente gevallen zijn bijvoorbeeld aan te merken die gevallen waarin de bestuurder/werknemer onrechtmatige handelingen ten aanzien van het controlemiddel verricht. Zoals het aanbrengen van onjuiste gegevens in of op het controlemiddel. Onrechtmatige handelingen ten aanzien van de controlemiddelen, begaan door de bestuurder/werknemer, zijn uitgezonderd van de werkgeversaansprakelijkheid, omdat deze handelingen zich veelal buiten het gezichtsveld van de werkgever zullen afspelen.

De leden van PvdA-fractie vragen of er ook mogelijke voorbeelden van minder evidente gevallen zijn, dat wil zeggen waar de verantwoordelijkheid voor de overtreding c.q. het daderschap minder voor de hand ligt. En zij vragen waar in die gevallen volgens de regering de bewijslast dient te liggen.

De werkgeversaansprakelijkheid, zoals die is vastgelegd in tweede lid van artikel 8:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer, geldt voor overtreding van die bepalingen die tot de bestuurder zijn gericht. Het betreft bepalingen omtrent de verplichting tot het bijhouden van een registratie en bepalingen waarin de arbeids-, rij- en rusttijden zijn voorgeschreven. De bewijslast ligt dus vanwege de fictieve werkgeversaansprakelijkheid bij de werkgever. In gevallen waar het minder evident is waar de verantwoordelijkheid voor de overtreding ligt, kan de werkgever zich op grond van het derde lid van artikel 8:1 Arbeidstijdenbesluit vervoer disculperen indien de werkgever aantoont dat hij het nodige heeft gedaan om naleving van de geschonden bepaling te verzekeren. Het gaat dan om het geven van de nodige bevelen, het treffen van de nodige maatregelen, het verschaffen van de nodige middelen en het houden van het redelijkerwijs te vorderen toezicht.

De leden van de PvdA-fractie geven tevens aan te willen weten of deze wetswijziging aansluit bij de voorstellen zoals die door de Europese Commissie worden voorbereid.

Op dit moment wordt in Europees kader gewerkt aan de herziening van de verordening (EEG, nr. 3820/85) van de Raad van 20 december 1985 tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. De Europese Commissie wil met het voorstel inzake de aansprakelijkheid van de werkgever in de praktijk een betere, meer uniforme en meer doeltreffende naleving bewerkstelligen. Krachtens het voorstel van de Commissie wordt de werkgever direct aansprakelijk gesteld voor overtreding door zijn werknemer van de rij- en rusttijdbepalingen uit de verordening. Het commissievoorstel voorziet in twee verweermiddelen voor de werkgever. Het eerste verweermiddel heeft betrekking op het duidelijke geval waarin de bestuurder buiten de instructies van zijn werkgever om handelt. Het tweede verweermiddel heeft betrekking op het geval dat de bestuurder bij verschillende werkgevers in dienst is geweest of voor verschillende ondernemingen opdrachten heeft uitgevoerd die ertoe hebben geleid dat de bepalingen van de verordening zijn overtreden en de werkgever aantoont dat hij daarvan niet op de hoogte was en redelijkerwijs niet op de hoogte kon zijn.

De werkgeversaansprakelijkheid zoals geregeld in het Arbeidstijdenbesluit vervoer sluit aan bij het voorstel van de Europese Commissie inzake de aansprakelijkheid van de werkgever.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering alsnog kan ingaan op de aanbeveling van de Raad van State om aandacht te besteden aan de wijze waarop de strafbaarstelling van de werkgever in andere lidstaten is

geregeld. Ook willen zij weten in welke lidstaten de materie van de strafbaarstelling van de werkgever ook al is geregeld en hoe.

Ten aanzien van de rij-, en rusttijden is in de lidstaten de verordening (EEG, nr. 3820/85) van toepassing. De verordening bevat rechtstreeks-werkende bepalingen ten aanzien van de rijen rusttijden en de registratie. In de verordening is thans een zorgplicht bij de werkgever gelegd om het werk zodanig te organiseren dat de bestuurder/werknemer de verordening kan naleven.

De regering heeft slechts kennis van de wijze waarop de aansprakelijkheid van de werkgever in het wegvervoer in Duitsland is geregeld indien zijn werknemer de regels, ten aanzien van de arbeids-, rij- en rusttijden of de registratie hiervan, overtreedt. In Duitsland is de aansprakelijkheid van de werkgever op soortgelijke wijze geregeld als in het voorstel van de Europese Commissie.

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