



279

Besluit van 17 juni 2009, houdende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit in verband met personenchauffeurs

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

Op de voordracht van Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 6 maart 2009, nr. G&VW/AA/2009/4576;

Gelet op de artikelen 2:1 en 5:12, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet; De Raad van State gehoord (advies van 23 april 2009, No. W12.09.0067/III);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 11 juni 2009, nr. G&VW/AA/2009/10986,

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 5.6:2 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 5.7 Personenchauffeurs

Artikel 5.7:1 Toepasselijkheid van de paragraaf en definitie

1. Deze paragraaf is uitsluitend van toepassing op arbeid verricht door personenchauffeurs.

2. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder personenchauffeur verstaan: persoon die als chauffeur uitsluitend of nagenoeg uitsluitend is belast met het vervoer van doorgaans dezelfde persoon per auto.

Artikel 5.7:2 Arbeids- en rusttijden

1. De artikelen 5:3, tweede lid, 5:7, tweede lid, onderdelen a en b, 5:8, eerste tot en met vijfde lid, en 5:9, derde tot en met zesde lid, van de wet zijn niet van toepassing, indien dit artikel wordt toegepast.

2. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de personenchauffeur:

- a. gedurende ten hoogste 7 maal in elke periode van 14 aaneengesloten dagen arbeid verricht;
 - b. een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 8 uren in elke aaneengesloten periode van 24 uren welke rusttijd 3 maal in elke periode van 7 dagen mag worden ingekort tot ten minste 6 uren.
3. De in het tweede lid, onder b, bedoelde aaneengesloten periode vangt aan op het eerste tijdstip van de dag waarop de personenchauffeur arbeid verricht.
4. Toepassing van dit artikel is uitsluitend mogelijk bij collectieve regeling. Elk beding waarbij wordt afgeweken van de vorige zin dan wel het tweede lid, is nietig.

Artikel 5.7:3 Rijtijden

1. De dagelijkse rijtijd van een personenchauffeur bedraagt niet meer dan 9 uren per dag, welke rijtijd 2 maal in elke periode van 7 dagen mag worden verlengd tot 10 uren per dag.
2. Onverminderd artikel 5:4 van de wet, wordt de dagelijkse rijtijd onderbroken, indien door vermoeidheid van de personenchauffeur de verkeersveiligheid in het gedrang komt of dreigt te komen.
3. De wekelijkse rijtijd van een personenchauffeur bedraagt niet meer dan 56 uren in elke periode van 7 dagen.

B

In artikel 7:1 wordt na de zinsnede «5.6:2, derde lid» ingevoegd: 5.7:2, tweede lid, 5.7:3,.

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, 17 juni 2009

Beatrix

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. P. H. Donner

Uitgegeven de *tweede* juli 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State wordt met de daarbijbehorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Bij de totstandkoming van de Arbeidstijdenwet (Wet van 23 november 1995, Stb. 598) was voor personenchauffeurs een specifieke overgangsbe-
paling opgenomen in artikel 12:15. Voor personenchauffeurs was bepaald,
dat de wet en de daarop berustende bepalingen, gedurende drie jaren
buiten toepassing zou blijven of, indien dit korter zou zijn, tot een
algemene maatregel van bestuur, vastgesteld krachtens artikel 5:12,
tweede lid, van de Arbeidstijdenwet, voor personen, werkzaam in of op
motorrijtuigen, in werking was getreden. Gedurende de genoemde
overgangstermijn bleven de in genoemd artikel opgesomde specifieke
besluiten voor personenchauffeurs van toepassing. De Arbeidstijdenwet is
met ingang van 1 januari 1996 in werking getreden.

Op 1 april 1998 is het Arbeidstijdenbesluit vervoer in werking getreden
(de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 5:12, tweede lid,
van de Arbeidstijdenwet). Het Arbeidstijdenbesluit vervoer heeft – voor
zover het gaat over het wegvervoer – betrekking op arbeid met behulp van
vrachtauto's, bussen en taxi's en is grotendeels gebaseerd op Europese
rij- en rusttijdenverordeningen. Daarnaast zijn in het Arbeidstijdenbesluit
vervoer bijzondere regels opgenomen voor de luchtvaart, de binnenvaart,
de zeevaart, de zeevisserij en de registerloodsen.

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer is van toepassing op arbeid waarbij
sprake is van langdurige vervoersactiviteiten (lange ritten). Om die
reden vallen bijvoorbeeld personen die op een ambulance rijden en
personenchauffeurs niet onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In beide
laatstgenoemde gevallen bestaat een dienst vooral uit wachten op een
opdracht, gevolgd door een rit van relatief korte duur in vergelijking met
bijvoorbeeld het professionele wegtransport. Tijdens een opdracht
worden in principe telkens verschillende personen vervoerd. Ambulance-
personeel en personenchauffeurs vallen voor zover het de Arbeidstijden-
regelgeving betreft vanaf 1 april 1998 gewoon onder de algemene regels
van de Arbeidstijdenwet en het daarop gebaseerde Arbeidstijdenbesluit.
Voor de ambulancezorg (de chauffeur van de ambulance, de verpleeg-
kundige die meerrijdt met de ambulance en de centralist) zijn met het
besluit van 23 maart 2001 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit
(consignatie, ambulances en duikers) (Stb. 169) voor het eerst specifieke
bepalingen opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit (paragraaf 5.27). Voor
personenchauffeurs is dat tot heden niet noodzakelijk gebleken.

Omdat personenchauffeurs onder de Arbeidstijdenwet vallen, is hun
arbeidstijd per dag en per week tot 12, respectievelijk 60 uur beperkt. Dat
betekent dat wanneer de vervoersbehoefte per dag of per week groter is,
meerdere chauffeurs ingeschakeld moeten worden. Vaak is er dan sprake
van een poolsysteem, met als gevolg dat degene die vervoerd wordt met
verschillende chauffeurs te maken krijgt.

Een intern onderzoek, begin 2008, in het kader van de harmonisatie van
arbeidsvoorwaarden van personenchauffeurs in rijksdienst heeft uitge-
wezen dat met name de personenchauffeurs die doorgaans dezelfde
persoon vervoeren veelal in week op/weekaf-roosters rijden. Poolchaf-
feurs rijden in reguliere wekelijkse roosters.

De voorkeur voor week op/weekaf-roosters was gelegen in het feit dat
de voortdurende wisseling van chauffeur als onwenselijk werd ervaren en
er behoefte was aan vervoer door zoveel mogelijk dezelfde chauffeur.
Deze behoefte heeft grond. Bepaalde functionarissen bij de overheid en
het bedrijfsleven willen hun werkzaamheden tijdens een rit kunnen

voortzetten. De voertuigen zijn hier ook voor ingericht. Dit betekent onder andere het voeren van vertrouwelijke telefoongesprekken, overleg in de auto met meereizenden en het afleggen van bezoeken met een vertrouwelijk karakter. Het betreft hier steeds zaken, waar de chauffeur niet onkundig van kan blijven. Om hun werk ook onderweg te kunnen voortzetten is het voor de persoon die vervoerd wordt van groot belang te weten, dat zij erop kunnen vertrouwen dat hun persoonlijke chauffeur om kan gaan met deze vertrouwelijke informatie. Om die reden wordt in dergelijke gevallen grote waarde gehecht aan het rijden met niet meer dan in principe twee vaste chauffeurs die ook specifiek op de hoogte zijn van de geldende veiligheidsvoorschriften in en rond de auto. In week op/week-af-roosters laat men de eerste chauffeur de ene week laten rijden en de andere chauffeur de andere week. Dit betekent dat gedurende een week een chauffeur gedurende 7 dagen in principe dag en nacht beschikbaar is. De daadwerkelijke vervoersbehoefte is daarbij slechts in zeer beperkte mate voorspelbaar. Deze arbeid laat zich dan ook slecht passen binnen de kaders van de Arbeidstijdenwet, waarbij een maximale arbeidstijd van 12 uur per dienst, 60 uur per week en een dagelijkse rust van 11 uur per dag geldt. Week op/week af-roosters zijn dan ook in strijd met de Arbeidstijdenwet. Vanaf het bekend worden van de resultaten van genoemd intern onderzoek hebben de ministeries gezocht naar een oplossing voor dit probleem.

Aanvankelijk is gezocht naar roostertechnische oplossingen. Verschillende varianten zijn uitgedacht, maar in alle gevallen bleek «slim» roosteren het aantal chauffeurswisselingen slechts in zeer beperkte mate te kunnen terugdringen. Om die reden is besloten om voor deze groep van chauffeurs, d.w.z., zij die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend belast zijn met het vervoer van doorgaans dezelfde persoon, een aparte regeling te maken in het Arbeidstijdenbesluit. Alleen betreffende de Rijksoverheid zijn cijfers bekend. Het gaat om enkele tientallen chauffeurs.

In dit besluit is geregeld dat werkgevers van personenchauffeurs (dat wil zeggen personenchauffeurs als gedefinieerd in artikel 5.7:1 van dit besluit), de mogelijkheid krijgen om van een aparte werk- en rusttijdenregeling gebruik te maken, die voldoende flexibiliteit biedt om «week op/week af»-roosters mogelijk te maken. De bepalingen van de regeling komen in de plaats van de bepalingen uit de Arbeidstijdenwet met betrekking tot de dagelijkse rust (artikel 5:3, tweede lid), de arbeidstijd per dienst en de arbeidstijd per week (artikel 5:7, tweede lid, onderdelen a en b), nachtarbeid, behalve die met betrekking tot het maximum aantal nachtdiensten (artikel 5:8, eerste tot en met vijfde lid) en de bepalingen met betrekking tot consignatie die gaan over het consignatieverbod rond een nachtdienst, de maximum arbeidstijd per 24 uur en de gemiddelde arbeidstijd per 16 weken (artikel 5:9, derde tot en met zesde lid). De overige bepalingen van de Arbeidstijdenwet blijven onverminderd van kracht, met name die, welke de gemiddelde arbeidstijd per week stelt op 48 uur, gerekend over 16 weken.

Omdat het in dit besluit om een substantiële verruiming gaat, die bovendien een vorm van inroostering mogelijk maakt die sterk afwijkt van wat gebruikelijk is, is gebruikmaking van deze regeling alleen mogelijk bij collectieve regeling als bedoeld in de artikelen 1:3 en 1:4 van de Arbeidstijdenwet. Een collectieve regeling in dit verband kan zijn een CAO (bedrijfsleven) of rechtspositieregeling (overheid), maar ook elke regeling waaromtrent de werkgever schriftelijk overeenstemming heeft bereikt met het medezeggenschapsorgaan (ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging). In het geval van bewindsliedenchauffeurs kunnen dus bijvoorbeeld ook op departementaal niveau afspraken worden gemaakt over het al dan niet toepassen van deze regeling. Wel wordt vermeld, dat

een CAO of rechtspositieregeling vóór gaat op een afspraak op bedrijfs- of departementaal niveau. Dus als de CAO of rechtspositieregeling een bepaling zou bevatten die gebruik van onderhavige regeling zou verbieden, kan dit niet door middel van afspraken op bedrijfs- of departementaal niveau worden doorbroken.

Het besluit past binnen het kader van de Europese regelgeving. 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 (PbEG L 299) bepaalt in artikel 20 dat de materiële bepalingen van genoemde richtlijn, op één bepaling na, niet van toepassing zijn op werknemers die goederen of personen vervoeren (mobiele werknemers). De enige richtlijnbeepaling die wel van toepassing is op mobiele werknemers, is die met betrekking tot de maximale wekelijkse arbeidstijd (artikel 6 van genoemde richtlijn), dat wil zeggen dat gemiddeld 48 uur arbeid per week is toegestaan gerekend over een referentieperiode van 4 maanden. Wel bepaalt de richtlijn dat voor een passende rusttijd moet worden gezorgd voor mobiele werknemers. In het onderhavige besluit is de minimale rusttijd gesteld op ten minste 8 uren in elke aaneengesloten periode van 24 uren welke rusttijd 3 maal in elke periode van 7 dagen mag worden ingekort tot ten minste 6 uren. Aangezien de personenchauffeur die gebruik maakt van deze regeling in een zogenoemd «week op/week af»-rooster werkt, wordt in de tweede (vrije) week het eventuele gebrek aan rusttijd ruimschoots gecompenseerd.

Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PbEG L 80), is op personenchauffeurs als bedoeld in dit besluit niet van toepassing (artikel 2 van genoemde richtlijn).

Dit besluit geeft geen verruiming aan de wekelijkse rust (artikel 5:5 Atw). Hierbij wordt gebleven binnen de kaders van de ILO-verdragen 14 en 106.

Vanuit gezondheidskundig oogpunt moet worden gezegd dat het besluit lange diensten mogelijk maakt, wat met het oog op de verkeersveiligheid een belangrijk punt van aandacht is. Allereerst kan in dit verband worden opgemerkt dat een groot deel van de arbeidstijd van de personenchauffeur in kwestie bestaat uit het wachten op een vervoersopdracht, wat de fysieke belasting beperkt, ook in geval van een «week op/week af»-rooster. Maar hoewel fysiek geen zware arbeid, lange diensten kunnen wel de alertheid doen afnemen. Met betrekking hiertoe kan worden gezegd, dat de ruimte die de regeling biedt ook een beroep doet op de eigen verantwoordelijkheid van de chauffeur, zonder daarbij overigens de primaire verantwoordelijkheid van de werkgever uit het oog te verliezen. Er wordt bij dit besluit van uitgegaan dat de chauffeur zijn wachttijd zodanig benut dat hij gedurende zijn werkdag zo fit mogelijk blijft. Ook blijken er in de huidige praktijk tussen de werkgever, opdrachtgever en zijn chauffeur afspraken te worden gemaakt om de veiligheids- en gezondheidsrisico's tot een minimum te beperken, bijvoorbeeld door af te spreken dat wanneer een chauffeur zich onverhoopt te vermoeid voelt om zijn reis aan te kunnen vangen of veilig voort te zetten, hij de gelegenheid krijgt de arbeid tijdelijk te onderbreken. Omdat het belang hiervan groot is, is in artikel 5.7:3, tweede lid, (Rijtijden) expliciet geregeld, dat onverminderd het geldend recht op pauze (artikel 5:4 Atw) van de personenchauffeur, de dagelijkse rijtijd wordt onderbroken, indien door vermoeidheid van de chauffeur de verkeersveiligheid in het gedrang komt of dreigt te komen.

Tenslotte is er in het besluit een grens gesteld aan het aantal uren dat een chauffeur daadwerkelijk achter het stuur mag zitten. Deze regels zijn ontleend aan verordening EG nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 (PbEG L 102) die voor het zware wegvervoer geldt.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat werkgevers van personenchauffeurs op basis van artikel 4:3 van de Arbeidstijdenwet verplicht zijn een deugdelijke registratie te voeren van de arbeids- en rusttijden.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A

Met artikel I wordt een nieuwe paragraaf in het Arbeidstijdenbesluit opgenomen voor personenchauffeurs. Het gaat hierbij om personen die uitsluitend of nagenoeg uitsluitend doorgaans dezelfde persoon werkzaam in het bedrijfsleven of bij de overheid per auto vervoeren. Voor dergelijke personen staat een auto met chauffeur in principe dag en nacht klaar. Deze bijzondere regeling maakt het mogelijk dat personenchauffeurs in een rooster van «week op week af» kunnen werken. Deze mogelijkheid staat alleen open bij collectieve regeling.

De voor personenchauffeurs geldende arbeids- en rusttijden zijn opgenomen in artikel 5.7:2. De gemiddelde werkweek bedraagt, conform artikel 5:7, tweede lid, onder c, van de Arbeidstijdenwet, 48 uur over een periode van 16 aaneengesloten weken. Aangezien personenchauffeurs die in een «week op week af»-rooster werken langdurig beschikbaar moeten zijn voor (oproep)arbeid is geen maximum gesteld aan een dienst en aan de gemiddelde arbeidsduur per week.

Vanwege de verkeersveiligheid zijn in artikel 5.7:3 grenzen gesteld aan het maximum aantal uren dat een personenchauffeur daadwerkelijk achter het stuur mag zitten.

Artikel I, onderdeel B

Met dit artikel is het niet naleven van de genoemde artikelen beboetbaar gesteld. De Arbeidsinspectie is de instantie die toezicht houdt op deze regels.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J. P. H. Donner