

## 14

### **Besluit van 16 december 2009 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met richtlijn nr. 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen**

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 september 2009, gedaan mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, nr. CEND/HDJZ-2009/998, sector S&W;

Gelet op richtlijn nr. 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PbEG L 80), alsmede op de artikelen 4:3, tweede lid, en 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 30 september 2009, nr. W09.09.0377/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 9 december 2009, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid nr. CEND/HDJZ-2009/1174 sector S&W;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.1:1, onderdeel e, komt te luiden:

e. *vrachtauto*: vrachtauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet wegvervoer goederen, alsmede een trekker als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen.

B

De artikelen 2.4:15, 2.5:4a, zesde lid, 2.5:6, vierde lid, en 2.5:8, zesde lid, vervallen.

C

Artikel 2.5:9 komt te luiden:

### **Artikel 2.5:9 Arbeidstijd**

1. Voor de toepassing van de artikelen 2.5:4a, derde en vijfde lid, 2.5:6, derde lid, en 2.5:8, derde en vijfde lid, wordt niet als arbeidstijd aangemerkt:

- a. ten aanzien van de bestuurder de perioden waarin deze een voertuig begeleidt dat wordt vervoerd;
- b. wachttijden ten gevolge van rijverboden; en
- c. ten aanzien van de bijrijder de perioden die deze gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengt.

2. Voor zover de verwachte duur voor de bestuurder van tevoren bekend is, dan wel bij regeling van Onze Ministers is vastgelegd, wordt voor de toepassing van de artikelen 2.5:4a, derde en vijfde lid, 2.5:6, derde lid, en 2.5:8, derde en vijfde lid, voor de bestuurder tevens niet als arbeidstijd aangemerkt de periode waarin deze voor eventuele oproepen beschikbaar moet zijn om een rit aan te vatten of te hervatten dan wel andere werkzaamheden moet uitvoeren.

D

In artikel 8:1, eerste lid, vervallen «2.4:15,» en «2.5:9, derde lid,».

## **ARTIKEL II**

Artikel II van het Besluit van 11 december 2006 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met richtlijn nr. 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (Stb. 2007, 10) vervalt.

## **ARTIKEL III**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 23 maart 2010.

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

's-Gravenhage, 16 december 2009

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

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

Uitgegeven de *negentiende* januari 2010

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

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Bij besluit van 11 december 2006, Stb. 2007, 10, werd het Arbeidstijdenbesluit vervoer gewijzigd ter implementatie van 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 (PbEG L 80, hierna: arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer).

Deze richtlijn introduceert minimumnormen voor de organisatie van de arbeid van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen. Een van de elementen van deze richtlijn is de introductie van een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uur voor beroepschauffeurs in het goederen- en personenvervoer, over een periode van maximaal zes maanden. De introductie had voor zowel werkgevers als werknemers grote gevolgen, omdat een werkweek in sommige deelsectoren behoorlijk afwijkt van wat in het tachograafplichtige wegvervoer tot dan toe als gemiddelde werkweek werd gehanteerd. Op gezamenlijk advies van de werkgeversorganisaties en vervoersbonden in het wegvervoer werd daarom besloten om gedurende een overgangstermijn van 5 jaar een maatwerkregeling in te voeren. Op grond hiervan kon worden toegestaan dat op individuele basis een werknemer gemiddeld meer dan 48 uur werkt, tot een maximum van gemiddeld 55 uur per week. Voorwaarde hierbij was dat een collectieve regeling in de zin van de Arbeidstijdenwet (CAO of regeling tussen werkgever en het medezeggenschapsorgaan in een onderneming) deze mogelijkheid van individuele afwijking moest bevatten. De sector heeft gedurende de overgangstermijn een diepgaand onderzoek gedaan naar de voorwaarden waarbinnen naar een gemiddelde arbeidstijd van 48 uur per week toe gegroeid kan worden op zodanige wijze dat er sprake is van een competitieve, innovatieve en rendabele bedrijfstak met veilige, gezonde en sociale arbeidsomstandigheden voor de werknemers. Dit onderzoek is inmiddels afgerond, waardoor de overgangstermijn voor de maatwerkregeling met een jaar kan worden ingekort.

Een van de voorwaarden betreft een nadere invulling van het begrip beschikbaarheidstijd. De arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer bepaalt dat beschikbaarheidstijd niet als arbeidstijd wordt gerekend, en definieert als beschikbaarheidstijd andere perioden dan pauzes of rusttijden, waarin de mobiele werknemer niet op de werkplek behoeft te blijven, doch beschikbaar moet zijn om gevolg te kunnen geven aan eventuele oproepen om de rit aan te vatten of te hervatten, of om andere werkzaamheden uit te voeren. Als beschikbaarheidstijd worden met name aangemerkt de perioden waarin de mobiele werknemer een per veerboot of trein vervoerd voertuig begeleidt, alsmede wachttijden aan grenzen en ten gevolge van rijverboden. Deze perioden gelden dus niet als arbeidstijd. Voorwaarde is wel dat de perioden en de verwachte duur de mobiele werknemer van tevoren bekend moeten zijn, en wel vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijk begin van de beschikbaarheidstijd, dan wel op grond van algemene bepalingen die de sociale partners hebben afgesproken, of die in de wetgeving van de lidstaten zijn vastgelegd. Deze voorwaarde geldt niet voor mobiele werknemers in ploegendienst voor wat betreft de tijd die zij gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengen. Deze tijd wordt hoe dan ook niet als arbeidstijd gerekend. Overigens is deze tijd uiteraard wel bekend omdat zij voor de bestuurder als arbeidstijd geldt en als zodanig geregistreerd wordt.

Het onderhavige besluit beoogt aan een en ander invulling te geven.

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds perioden die objectief vast te stellen zijn en daarmee van tevoren bekend zijn, en

anderzijds perioden die naar omstandigheden kunnen variëren en waarvoor de normering concreet moet worden ingevuld. Perioden waarin de bestuurder een vervoerd voertuig begeleidt zijn binnen redelijke grenzen objectief vast te stellen op grond van de af te leggen afstand en de gemiddelde tijd die het afleggen van die afstand in beslag neemt. Wachttijden ten gevolge van rijverboden doen zich in het algemeen voor in landen waarin een rijverbod op zon- en feestdagen geldt. Ook deze liggen uiteraard vast. Perioden die de bijrijder gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengt zijn, zoals hierboven reeds gezegd, bekend omdat deze voor de bestuurder als arbeidstijd geregistreerd worden.

Voor wat betreft de variabele perioden geeft het onderhavige besluit een rechtsgrondslag voor nadere invulling bij ministeriële regeling. Met name kan hierbij worden gedacht aan wachttijden bij de door de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer als voorbeeld genoemde grensovergangen. In andere lidstaten worden bijvoorbeeld ook wachttijden bij laden en lossen als beschikbaarheidstijd aangemerkt. Door de normering van deze perioden bij ministeriële regeling vast te leggen kan flexibel worden ingespeeld op omstandigheden die tot herijking van deze tijdseenheden zouden kunnen noodzaken. Vastlegging bij collectieve regeling zou betekenen dat deze tijdseenheden onderwerp van onderhandeling zouden kunnen zijn. Dit wordt minder gewenst geacht.

De mogelijkheid om de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd tot 55 uur op te trekken, wordt door het onderhavige besluit ingetrokken.

De Adviescommissie toetsing administratieve lasten had het besluit van 11 december 2006 niet geselecteerd voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor bedrijven. Het onderhavige besluit, dat geen wijzigingen bevat die gevolgen zouden kunnen hebben voor administratieve lasten, is dan ook niet aan deze adviescommissie voorgelegd.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel I, A (artikel 2.1:1)**

Dit artikel corrigeert een verwijzing. Met ingang van 1 mei 2009 werden de Wet goederenvervoer over de weg en het Voertuigreglement respectievelijk vervangen door de Wet wegvervoer goederen en het Reglement voertuigen.

### **Artikel I, B (artikelen 2.4:15, 2.5:4a, 2.5:6 en 2.5:8)**

Artikel 2.4:15 bevat een registratieplicht ten aanzien van de instemming van werknemers voor een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 55 uur. Met het vervallen van de mogelijkheid daartoe kan ook de registratieplicht vervallen.

De artikelen 2.5:4a, zesde lid, 2.5:6, vierde lid, en 2.5:8, zesde lid, bevatten ten aanzien van respectievelijk nachtarbeid, pauze en wekelijkse arbeidstijd bepalingen over beschikbaarheidstijd, die verwijzen naar de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer. Deze bepalingen kunnen vervallen omdat de beschikbaarheidstijd nu conform deze richtlijn nader uitgewerkt is.

**Artikel I, C (artikel 2.5:9)**

Het oorspronkelijke artikel bevatte de maatwerkregeling, die met dit besluit vervalt. Dit artikel bevat thans de nadere invulling van beschikbaarheidstijd, zoals in het algemeen deel van de nota van toelichting omschreven.

**Artikel I, D (artikel 8:1)**

In dit artikel vervalt de aanwijzing als overtreding van de bepalingen die met het onderhavige besluit zijn ingetrokken.

**Artikel II**

Het ingetrokken artikel voorzag ondermeer in intrekking van artikel 2.5:9 met ingang van 23 maart 2011. Bij het onderhavige besluit is laatstgenoemd artikel vervangen door een geheel nieuwe bepaling, waarvan intrekking met ingang van genoemde datum niet wordt beoogd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

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