



---

## 268

### **Besluit van 11 juni 2008 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de werk- en rusttijden van spoorwegpersoneel van grensoverschrijdende diensten**

---

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, gedaan mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 25 maart 2008, nr. HDJZ/S&W/2008-240, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2005/47/EG van de Raad van de Europese Unie van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten (PbEU L 195), en op de artikelen 4:3, tweede lid, en 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 25 april 2008, nr. W09.08.0106/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 5 juni 2008, nr. CenD/HDJZ-2008/639, sector S&W;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Na hoofdstuk 2 wordt een hoofdstuk ingevoegd, dat luidt:

## HOOFDSTUK 3. SPOORVERVOER

### *§ 3.1. Algemene bepalingen*

#### *Toepasselijkheid van het hoofdstuk*

#### **Artikel 3.1:1**

Met uitsluiting van het Arbeidstijdenbesluit is dit hoofdstuk van toepassing op de werknemer van 18 jaar of ouder, die voor een spoorwegonderneming als bedoeld in de Spoorwegwet, in of op een spoorvoertuig een dienst verricht waarbij hij gedurende meer dan een uur wordt ingezet op een traject waarvan het begin- of eindpunt meer dan 15 kilometer over de grens is gelegen.

### *§ 3.2. Registratie*

#### *Bewaren gegevens en bescheiden*

#### **Artikel 3.2:1**

De werkgever bewaart de gegevens en bescheiden met betrekking tot de in artikel 4:3 van de wet neergelegde registratieverplichting ten minste 52 weken, gerekend vanaf de datum waarop de gegevens en bescheiden betrekking hebben.

### *§ 3.3. Arbeids- en rusttijden*

#### *Dagelijkse rusttijd*

#### **Artikel 3.3:1**

1. In plaats van de artikelen 5:3, tweede en derde lid, en 5:8, vierde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.
2. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer een dagelijkse onafgebroken rusttijd heeft van:
  - a. ten minste 12 uren in elke aaneengesloten periode van 24 uren indien de rusttijd in de normale woonplaats kan worden doorgebracht;
  - b. ten minste 8 uren in elke aaneengesloten periode van 24 uren indien de rusttijd niet in de normale woonplaats kan worden doorgebracht.
3. De rusttijd, bedoeld in het tweede lid, onder a, mag gedurende een periode van 7 maal 24 uren eenmaal worden ingekort tot ten minste 9 uren, mits de tijd waarmee deze rusttijd is ingekort, wordt toegevoegd aan de eerstvolgende rusttijd die in de normale woonplaats kan worden doorgebracht.
4. De rusttijd die in de normale woonplaats kan worden doorgebracht, wordt niet aanzienlijk ingekort indien deze wordt voorafgegaan en wordt gevolgd door een rusttijd die niet in de normale woonplaats kan worden doorgebracht.
5. De werknemer heeft na een dagelijkse onafgebroken rusttijd die niet in de normale woonplaats kan worden doorgebracht een dagelijkse onafgebroken rusttijd die in de normale woonplaats kan worden doorgebracht.
6. Bij collectieve regeling kan, met inachtneming van het zevende lid, van het vijfde lid worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze wordt afgeweken van het vijfde lid, is nietig.
7. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer ten hoogste 2 achtereenvolgende dagelijkse onafgebroken rusttijden heeft die niet in de normale woonplaats kunnen worden doorgebracht.

8. De in het tweede lid bedoelde periode vangt aan op het eerste tijdstip van de dag, waarop de werknemer een dienst als bedoeld in artikel 3.1:1 verricht.

#### *Wekelijkse onafgebroken rusttijd*

#### **Artikel 3.3:2**

1. In plaats van artikel 5:5, tweede en derde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.
2. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer in elke aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren, waarin hij ten minste één dienst verricht als bedoeld in artikel 3.1:1, een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 36 uren.
3. De in het tweede lid bedoelde periode vangt aan op het eerste tijdstip van de dag, waarop de werknemer een dienst als bedoeld in artikel 3.1:1 verricht.
4. In elke periode van 52 aaneengesloten weken waarin een werknemer ten minste 52 diensten als bedoeld in artikel 3.1:1 verricht, organiseert de werkgever de arbeid zodanig, dat de werknemer 104 perioden heeft van ten minste 24 uren onafgebroken rusttijd.
5. De in het vierde lid bedoelde 104 perioden omvatten ten minste 24 aaneengesloten perioden van ten minste 60 uren, van welke 24 perioden ten minste 12 perioden de gehele zaterdag en de gehele zondag omvatten.

#### *Pauze*

#### **Artikel 3.3:3**

1. In plaats van artikel 5:4, tweede en derde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.
2. De werkgever organiseert de arbeid van de machinist zodanig, dat indien hij:
  - a. meer dan 6 uur arbeid per dienst verricht, zijn arbeid wordt onderbroken door een pauze van ten minste 30 minuten;
  - b. meer dan 8 uur arbeid per dienst verricht, zijn arbeid wordt onderbroken door een pauze van ten minste 45 minuten;
  - c. een gedeelte van de pauze, bedoeld onder a en b, wordt genoten tussen het derde en het zesde uur waarin arbeid wordt verricht.
3. Het tweede lid, onderdeel b en c, is niet van toepassing ingeval van aanwezigheid van twee dienstdoende machinisten in het spoorvoertuig.
4. De werkgever organiseert de arbeid van het overige personeel in of op het spoorvoertuig zodanig dat indien meer dan 6 uur per dienst arbeid wordt verricht, deze arbeid wordt onderbroken door een pauze van ten minste 30 minuten.

#### *Rijtijd*

#### **Artikel 3.3:4**

1. De werkgever organiseert de arbeid van de machinist zodanig, dat zijn rijtijd:
  - a. ten hoogste 9 uren per dienst bedraagt, dan wel ten hoogste 8 uren indien er 3 of meer uren arbeid wordt verricht in de periode tussen 00.00 en 07.00 uur;
  - b. ten hoogste 80 uur bedraagt in elke aaneengesloten periode van 14 maal 24 uren, waarin hij ten minste twee diensten verricht als bedoeld in artikel 3.1:1.
2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt als rijtijd aangemerkt:

- a. de duur van de ingeroosterde activiteit waarbij de machinist verantwoordelijk is voor het besturen van een locomotief, en
  - b. ingeroosterde onderbrekingen waarin de machinist verantwoordelijk blijft voor de locomotief.
3. Voor de toepassing van het eerste lid wordt niet als rijtijd aangemerkt de tijd die is voorzien voor het in- en uitschakelen van de locomotief.

B

Na artikel 8:1 wordt een artikel ingevoegd, dat luidt:

*Beboetbaarstelling spoorvervoer*

#### **Artikel 8:2**

Het niet naleven van de artikelen 3.2:1, 3.3:1, tweede, derde en zevende lid, 3.3:2, tweede, vierde en vijfde lid, 3.3:3, tweede lid, onder a en b, en vierde lid, en 3.3:4, eerste lid, levert een beboetbaar feit op.

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 12 augustus 2008, nr. 154.

#### **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 27 juli 2008.

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

's-Gravenhage, 11 juni 2008

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 *vijftiende* juli 2008

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

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **1. Algemeen**

Dit besluit strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2005/47/EG van de Raad van de Europese Unie van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten (PbEU L 195). Deze richtlijn moet uiterlijk op 27 juli 2008 geïmplementeerd zijn.

De Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) hebben op 27 januari 2004 een overeenkomst gesloten inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

In deze aspecten was niet voorzien in richtlijn nr. 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (PbEU L 299), omdat op grond van artikel 17 van deze richtlijn onder meer voor spoorwegpersoneel met onregelmatige werkzaamheden, dat zijn arbeidstijd aan boord van treinen doorbrengt of belast is met werkzaamheden die samenhangen met de dienstregeling en die de continuïteit en stiptheid van het spoorwegverkeer verzekeren, afwijkingen zijn toegestaan van dagelijkse en wekelijkse rusttijd, pauzes en nacht-arbeid.

Deze overeenkomst voorziet in bepalingen inzake:

- dagelijkse rusttijd in en buiten de normale woonplaats,
- wekelijkse rusttijd en aantal wekelijkse rusttijden per jaar,
- pauzes voor machinisten en voor overig treinpersoneel, en
- dagelijkse rijtijd en totale rijtijden per twee weken.

De overeenkomst bevat tenslotte een gezamenlijk verzoek aan de Commissie tot tenuitvoerlegging door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, overeenkomstig artikel 139, tweede lid, van het EG-verdrag.

Dit verzoek heeft geleid tot de totstandkoming van bovengenoemde richtlijn.

Het onderhavige besluit voegt een hoofdstuk 3 en een artikel 8:2 in het Arbeidstijdenbesluit vervoer in. Het oorspronkelijke hoofdstuk 3 en het oorspronkelijke artikel 8:2, die eveneens op spoorvervoer betrekking hadden, zijn in verband met de herziening van de Arbeidstijdenwet vervallen bij besluiten van respectievelijk 26 februari 2007 (Stb. 88) en 16 mei 2007 (Stb. 169).

Artikel 5 van de richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid om anders dan door wettelijke maatregelen aan de richtlijn te voldoen. In dat geval dienen zij zich ervan te vergewissen dat sociale partners zich door middel van collectieve overeenkomsten aan de richtlijn houden en de continuïteit daarvan te garanderen. Vooral voor dit laatste ontbreekt het echter aan voldoende middelen. Daar komt bij dat sommige bepalingen van de overeenkomst te veel ruimte voor vrije interpretatie laten om voldoende rechtszekerheid te kunnen garanderen. Met uitzondering van één bepaling (zie hiervoor de toelichting op artikel 3.2:1) is er dan ook voor gekozen om de richtlijn door middel van een wettelijke maatregel te implementeren.

### *Bedrijfseffecten*

Op de korte termijn zullen de bedrijfseffecten van het onderhavige besluit naar verwachting beperkt zijn.

Een nieuw element ten opzichte van de huidige regelgeving is de verplichte thuisrust nadat een nacht in het buitenland is doorgebracht. Navraag binnen de sector heeft geleerd dat het meer dan twee dagen buiten Nederland inzetten van personeel op dit moment nog niet op grote schaal voorkomt. Daarbij speelt mee dat de grote spoorweg-ondernemingen in het goederenvervoer – in Nederland gaat het hier om circa 75% van de markt – vaak bij de landsgrenzen de trein overdragen aan een andere vervoerder. Daarbij worden locomotief en personeel gewisseld.

NS en de grootste Nederlandse goederenvervoerder, Railion, zijn beide aangesloten bij de CER. Voor het merendeel werden de onderhavige normen al gehanteerd door deze partijen.

Vanuit de kleinere goederenvervoeders is aangegeven dat de effecten van de overeenkomst en van richtlijn 2005/47/EG, en daarmee van het onderhavige besluit, – kortere rijtijden, langere rusttijden en de beperking van het aantal dagen in het buitenland – mogelijk kunnen leiden tot kostenstijgingen. Daarnaast geven zij aan dat zij door kleinere personeelsbestanden minder mogelijkheden hebben om personeel flexibel in te zetten om deze effecten op te vangen.

De locomotieven die door spoorvervoeders worden ingezet worden steeds meer geschikt om in meerdere landen te opereren. De verwachting in de sector is dat de trajecten die door een zelfde goederentrein worden afgelegd steeds groter zullen worden. Daarmee zal ook de behoefte toenemen aan het op langere afstanden en grensoverschrijdend inzetten van machinisten. Het onderhavige besluit stelt hieraan beperkingen, omdat de rijafstand van een machinist nu beperkt wordt tot een enkele reistijd van 1 dag, of, bij collectieve regeling tot anderhalve dag.

De behoefte van het grensoverschrijdend inzetten van machinisten zal naar verwachting verder toenemen door de onlangs tot stand gekomen richtlijn inzake een Europees rijbewijs voor machinisten<sup>1</sup>. Daarnaast valt te zien dat veel machinisten in het goederenvervoer per spoor al zelf de bevoegdheid hebben verworven om in meerdere landen locomotieven te besturen.

In het algemeen is dus te stellen dat het onderhavige akkoord tussen werkgevers en werknemers op Europees niveau, met name op het punt van de verplichte thuisrust beperkingen stelt aan de mogelijkheden om personeel op een innovatieve wijze en flexibel in te zetten. Dit is vooral een beperking voor de toekomstige bedrijfsvoering. Dit geldt voor Nederland in grotere mate dan voor andere Europese landen gezien de relatief kleine omvang van ons land en onze positie als doorvoerland. Anderzijds moet worden benadrukt dat dit akkoord voor alle vervoeders binnen de spoorsector geldt. Er ontstaat zodoende een gelijk speelveld voor wat betreft de sociale voorwaarden van internationaal treinpersoneel. Concurrentie op arbeidsvoorwaarden wordt hierdoor verminderd.

### *Administratieve lasten*

Voor de normadressaten van dit besluit gold reeds op grond van de Arbeidstijdenwet een plicht tot registratie van arbeidstijden. Het onderhavige besluit voegt hieraan een bewaartermijn toe. Deze heeft evenwel geen noemenswaardige toename van administratieve lasten tot gevolg. Er is dan ook geen aanleiding om Actal te raadplegen.

<sup>1</sup> Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315).

## 2. Transponeringstabel

Artikel van de richtlijn	Clausule van de overeenkomst	Artikel van het Arbeidstijdenbesluit vervoer
Art. 1-3	-	-
Art. 4	-	I, 8:2
Art. 5	1	I, 3.1:1
	2	-
	3	I, 3.3:1
	4	I, 3.3:1
	5	I, 3.3:3
	6	I, 3.3:2
	7	I, 3.3:4
	8	I, 3.2:1
	9-12	-
Art. 6	-	II

## 3. Artikelsgewijs

### *Artikel I, onderdeel A*

#### *Artikel 3.1:1*

De overeenkomst heeft blijkens clausule 1 betrekking op mobiel personeel op interoperabele grensoverschrijdende diensten, dat wil zeggen diensten waarvoor de spoorwegondernemingen in het bezit dienen te zijn van veiligheidscertificaten, af te geven door de landen die het af te leggen traject omvatten.

Dat betekent dat hoofdstuk 3 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer op grond van het onderhavige besluit slechts betrekking heeft op dat personeel. Op alle overige spoorwegpersoneel blijft de Arbeidstijdenwet onverkort van toepassing. Dit geldt evenzeer voor vervoer waarbij weliswaar een grens wordt overschreden maar waarbij begin- en eindpunt van het traject binnen Nederland zijn gelegen. Clausule 1 stelt de overeenkomst hiervoor facultatief, waardoor een eventueel toepassen van de bepalingen van dit hoofdstuk aan collectieve regelingen kan worden overgelaten.

Overigens blijft ook op personeel werkzaam in het grensoverschrijdend spoorvervoer de Arbeidstijdenwet deels van toepassing. De in hoofdstuk 3 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer gegeven bepalingen treden in de plaats van slechts een deel van de bepalingen van de Arbeidstijdenwet, namelijk die voor de dagelijkse rust, de wekelijkse rust, de pauze en de rusttijd na een of meer nachtdiensten. De overige arbeids- en rusttijdenbepalingen van de Arbeidstijdenwet blijven dus van toepassing op personeel werkzaam in het grensoverschrijdend spoorvervoer, zoals de bepalingen betreffende de arbeidstijd, de zondagsarbeid, de overige nachtarbeid-bepalingen en die met betrekking tot consignatie.

#### *Artikel 3.3:1*

Bij de implementatie van de clausules 3 en 4 van de overeenkomst is terminologie en systematiek aangepast aan die van de Arbeidstijdenwet en is aan de werkgever een verplichting tot naleving opgelegd teneinde sanctionering bij niet-naleving mogelijk te maken.

Behalve van artikel 5:3, tweede en derde lid, van de Arbeidstijdenwet (dagelijkse rust), treedt artikel 3.3:1 ook in de plaats van artikel 5:8, vierde en vijfde lid, van de Arbeidstijdenwet (rusttijd na een of meer nacht-

diensten). Dit laatste omdat richtlijn nr. 2005/47/EG stelt dat de werknemer, die zijn dagelijkse rust buiten zijn gewone rustplaats moet doorbrengen, deze mag beperken tot 8 uur. Aan deze eis moet ook voldaan kunnen worden als hij na 02.00 's nachts op zijn buitenlandse bestemming arriveert.

Blijkens de toelichting van de commissie op clause 4 staat het de lid-staten vrij om bij de implementatie van de overeenkomst te kiezen voor maximaal één rusttijd dan wel maximaal twee opeenvolgende rusttijden die niet in de normale woonplaats kunnen worden doorgebracht. In artikel 3.3:1 is dit vertaald in een zogenaamde standaard- en overlegregeling. De standaardregeling gaat er daarbij van uit dat na één rusttijd die niet in de normale woonplaats kan worden doorgebracht, een rusttijd in de normale woonplaats wordt genoten. Bij collectieve regeling kan daarvan worden afgeweken, met dien verstande dat niet meer dan twee opeenvolgende rusttijden niet in de normale woonplaats worden genoten.

Blijkens de toelichting van de Europese Commissie op clause 3 vindt geen aanzienlijke bekorting van de rusttijd in de normale woonplaats plaats tussen twee rusttijden die niet in de normale woonplaats kunnen worden doorgebracht. Aangezien er echter enige ruimte wordt gelaten in de interpretatie van het begrip «aanzienlijk», wordt deze aan de collectieve regeling overgelaten. Niet naleven van het vierde lid van artikel 3.3:1 wordt dan ook niet via het bestuursrecht gesanctioneerd.

#### *Artikelen 3.3:2 tot en met 3.3:4*

Ook in deze artikelen is aanpassing aan terminologie en systematiek en het opnemen van een verplichting aan de werkgever toegepast.

Met betrekking tot artikel 3.3:3, waarin de pauzeregeling is vastgelegd, kan nog worden opgemerkt dat clause 5 van de overeenkomst stelt dat een deel van de pauze zou moeten worden toegekend tussen het derde en zesde werkuur. De betreffende zin in de clause kent enerzijds een recht aan de werknemer toe, doch is anderzijds niet als absolute verplichting aan de werkgever geformuleerd. Uiteraard zal de wijze waarop deze bepaling in de praktijk wordt toegepast ook gezien moeten worden vanuit de context van het internationale spoorvervoer, waarin de afhankelijkheid van meerdere dienstregelingen en vertragingen de nodige flexibiliteit kan vereisen.

De bepaling is daarom overgenomen zonder dat evenwel aan overtreding een bestuursrechtelijke sanctie wordt gekoppeld.

#### *Artikel I, onderdeel B*

Met het toezicht op de naleving van arbeids- en rusttijden van spoorpersoneel is van oudsher de Arbeidsinspectie belast. Het is dan ook de Arbeidsinspectie die de overtreding van de in hoofdstuk 3 gestelde normen sanctioneert, in casu beboet.

Mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

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