
453

Besluit van 4 oktober 2011 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 Infrastructuur en Milieu en Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van 3 mei 2011, nr. IenM/BSK-2011/60720, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o.;

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 2:7, eerste lid, 4:3, tweede lid, en 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 29 juni 2011, nr. W14.11.0162/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu en Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 15 september 2011, nr. IenM/BSK-2011/110371, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o.;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2.4:1, tweede lid, wordt «De werkgever handelt» vervangen door: De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, handelen.

B

In artikel 2.4:9, tweede lid, onderdeel c, wordt «2.5:1 tot en met 2.5:7» vervangen door: 2.5:1 tot en met 2.5:8.

C

Artikel 2.5:4a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. In afwijking van de artikelen 2.2:2 en 2.3:1 is dit artikel uitsluitend van toepassing voor zover verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 6. De persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, neemt een maximale dagelijkse arbeidstijd in acht overeenkomstig het vijfde lid.

D

Aan artikel 2.5:6 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. De persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, neemt pauzes in acht overeenkomstig het derde lid.

E

Artikel 2.5:8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. In afwijking van de artikelen 2.2:2 en 2.3:1 is dit artikel uitsluitend van toepassing voor zover verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 6. De persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, neemt een maximale wekelijkse arbeidstijd in acht overeenkomstig het vijfde lid.

F

Artikel 2.5:9, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b vervalt «en».
2. Onderdeel c komt te luiden:
 - c. ten aanzien van de bijrijder of een tweede bestuurder: de perioden die deze gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengt; en.
3. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - d. ten aanzien van de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, de perioden waarin deze niet ter beschikking van de klant staat en algemeen administratief werk verricht dat niet direct verband houdt met het ten behoeve van de klant verrichte vervoer.

G

Artikel 8:1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. «2.5:4a, vijfde lid» wordt vervangen door: 2.5:4a, vijfde en zesde lid;
2. «2.5:6, eerste tot en met derde lid» wordt vervangen door: 2.5:6, eerste tot en met vierde lid;
3. «2.5:8, vijfde lid» wordt vervangen door: 2.5:8, vijfde en zesde lid.

ARTIKEL II

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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, 4 oktober 2011

Beatrix

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
H. G. J. Kamp

Uitgegeven de *vijfentwintigste* oktober 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

Inleiding

Dit besluit strekt tot nadere 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). De bepalingen inzake arbeidstijd, pauzes en nachtdienst, welke tot nu toe golden voor werkgevers, dienen ook te gelden voor zelfstandige bestuurders.

Bij besluit van 11 december 2006, Stb. 2007, 10, en bij besluit van 16 december 2009, Stb. 2010, 14, werd het Arbeidstijdenbesluit vervoer gewijzigd ter implementatie van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer. Deze richtlijn introduceert minimumnormen voor de organisatie van de arbeid van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen.

In de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer is bepaald dat deze met ingang van 23 maart 2009 in principe ook van toepassing zou zijn op zelfstandige bestuurders, doch dat dit uiteindelijk afhankelijk gesteld zou worden van de resultaten van een onderzoek, dat de Europese Commissie op grond van de richtlijn uiterlijk twee jaar voor genoemde datum diende af te ronden.

De Europese Commissie heeft overeenkomstig de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer, en met het oog op de voorziene toepassing van deze richtlijn op zelfstandige bestuurders vanaf 23 maart 2009, in mei 2007 een verslag (COM(2007)0266) aan het Europees Parlement en de Raad voorgelegd, waarin zij de te verwachten gevolgen van opnemings- dan wel uitsluiting van zelfstandige bestuurders in c.q. van het toepassingsgebied van de richtlijn uiteenzet. In dat verslag worden ook de resultaten van de toepassing van bepalingen inzake nachtarbeid geëvalueerd, en worden de meer algemene effecten van de toepassing van de richtlijn voor de wegveiligheid, de concurrentievoorwaarden, de beroepsstructuur en de sociale aspecten onderzocht.

In dit verslag wordt onder meer geconcludeerd dat er geen doorslaggevend belang is om zelfstandige bestuurders in de werkingssfeer van de richtlijn op te nemen.

In de effectbeoordeling wordt aangetoond dat de voordelen die zouden kunnen worden behaald met het maximeren van arbeidstijden voor zelfstandige chauffeurs niet opwegen tegen de nadelen.

Naleving van de regels voor arbeidstijden door zelfstandigen is nauwelijks te controleren, en de verkeersveiligheid wordt reeds voldoende gewaarborgd door de rij- en rusttijdnormen van verordening 561/2006.

Geconcludeerd werd dat een voorstel tot wijziging van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer de beste en meest haalbare politieke oplossing was. Dit resulteerde op 15 oktober 2008 in een Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer (COM(2008)650). Hierin wordt ondermeer voorgesteld om zelfstandige mobiele werknemers uit te zonderen van de werkingssfeer van de richtlijn. De Nederlandse regering heeft dit voorstel gesteund.

Het Europees Parlement heeft echter op 16 juni 2010 tegen dit voorstel gestemd, waarna de Commissie het heeft ingetrokken.

Op 12 juli 2010 heeft de Europese Commissie de lid-staten hiervan in kennis gesteld en hen verzocht om haar binnen drie maanden te informeren over de nationale maatregelen ter uitvoering van de verplichting de richtlijn alsnog op zelfstandige bestuurders toe te passen, waarbij met name de juridische, de praktische en de toezicht- en controlemaatregelen dienden te worden vermeld.

Bij brief van 13 oktober 2010 heeft Nederland de Europese Commissie onder meer gemeld dat de te treffen juridische maatregelen een wijziging inhouden van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De onderhavige wijziging strekt hiertoe.

Omdat de onderhavige wijziging geen normen implementeert, doch slechts de doelgroep waarop het besluit van toepassing is, uitbreidt, is geen aparte transponeringstabel opgenomen. Voor een transponeringstabel zij verwezen naar bovengenoemd besluit van 11 december 2006.

Bedrijfseffecten

De gevolgen van de implementatie van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer voor zowel werkgevers als werknemers zijn sterk verschillend per type transport. De verschillen in meting en registratie maken het moeilijk om ten aanzien van deze gevolgen eenduidige conclusies te trekken.

Aanvankelijk werd op grond van berekeningen van bedrijven met name een aanzienlijk verlies verwacht aan inzetbaarheid van personeel. Uit een onderzoek, dat in opdracht van de sociale partners is verricht, is gebleken dat de effecten van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer in relatie tot de doelstelling ervan – waarborging van de veiligheid van het vervoer en de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen – slechts betrekkelijk is, onder meer als gevolg van de ruime mogelijkheden om tijd als beschikbaarheidstijd aan te merken en aldus niet als arbeidstijd mee te rekenen.

Ook in enkele buurlanden heeft de invoering van de 48-urige werkweek een vrij gering effect gehad, zo blijkt uit dit onderzoek.

De verwachting is dan ook dat in Nederland de effecten van de invoering van de 48-urige werkweek voor zelfstandige bestuurders navenant beperkt zullen zijn.

Administratieve lasten

De arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer is van toepassing op het tachograafplichtige wegvervoer. De richtlijn is nu ook van toepassing op zelfstandige bestuurders. In totaal gaat het om ongeveer 6000 zelfstandige bestuurders.

Op grond van artikel 9 van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer dienen de gegevens omtrent de wekelijkse arbeidstijd ten minste twee jaar bewaard te worden. Deze plicht geldt voor zowel de werkgever als de zelfstandige en is vastgelegd in artikel 2.4:1, eerste lid, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Op grond van artikel 14, tweede lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85 dienen de op de tachograaf vastgelegde gegevens omtrent rij- en rusttijden ten minste één jaar bewaard te worden. Deze plicht geldt conform genoemde verordening voor de onderneming. In het Arbeidstijdenbesluit vervoer is (in artikel 2.4:1, tweede lid) dit indertijd omgezet in een werkgeversplicht. Omdat echter ook de zelfstandige zonder personeel een onderneming kan vormen, is ook het tweede lid van toepassing verklaard op zowel de werkgever als de zelfstandige.

Hoewel niet eerder opgenomen in de nationale regelgeving, gold de plicht om de tachograafgegevens ten minste één jaar te bewaren ook al vanwege de rechtstreekse werking van verordening (EEG) nr. 3821/85. De wijziging van artikel 2.4:1, tweede lid, creëert geen nieuwe plicht en leidt

daarom niet tot verhoging van de administratieve lasten. Gevolg is wel dat ook niet-naleving door de zelfstandige nu gesanctioneerd kan worden door een bestuurlijke boete.

De Adviescommissie toetsing administratieve lasten (Actal) had reeds eerder besloten de wijziging van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer ter implementatie van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor bedrijven. Derhalve is de onderhavige wijziging niet aan Actal voorgelegd.

II. Artikelsgewijs

Artikel I, onderdelen A en C tot en met E

Deze onderdelen wijzigen de bepalingen ten aanzien van registratie, nachtdienst, pauze en wekelijkse arbeidstijd, zoals neergelegd in onderscheidenlijk de artikelen 9, onderdeel b), 7, 5 en 4 van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer, zodanig dat deze ook van toepassing worden op zelfstandigen. Artikel 2.5:4a, eerste lid, en 2.5:8, eerste lid, zijn omwille van de leesbaarheid opnieuw geredigeerd.

Opgemerkt dient hierbij nog te worden, dat de zelfstandige bestuurder in de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer ruimer gedefinieerd wordt dan de Arbeidstijdenwet het begrip «zelfstandige» omschrijft. In de zin van de Arbeidstijdenwet heeft de zelfstandige geen personeel, terwijl in de zin van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer de werkgever die zelf een voertuig bestuurt, als zelfstandige bestuurder wordt aangemerkt, ook als hij chauffeurs in dienst heeft. Aansluiting bij de terminologie van de Arbeidstijdenwet is niettemin mogelijk, omdat de bepalingen, die in het onderhavige wijzigingsbesluit aan de orde zijn, reeds op de werkgever van toepassing waren.

Artikel I, onderdeel B

Dit onderdeel betreft een correctie van een erratum.

Artikel I, onderdeel F

De wijziging van artikel 2.5:9 strekt in de eerste plaats tot implementatie van artikel 3 onder a) van de arbeidstijdenrichtlijn wegvervoer, waarin onder punt 2 wordt gedefinieerd wat arbeidstijd voor een zelfstandige bestuurder inhoudt.

Daarnaast is in dit artikel een correctie aangebracht ten aanzien van de beschikbaarheid in relatie tot bijrijders. Beschikbaarheidstijd is volgens de richtlijn ondermeer de tijd dat de mobiele werknemer gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengt. Het betreft hier niet alleen de bijrijder, die ingevolge het Arbeidstijdenbesluit vervoer een specifieke taak heeft waarbij besturing van het voertuig wordt uitgesloten.

Artikel I, onderdeel G

Dit onderdeel voorziet in sanctionering van overtredingen van de normen door zelfstandigen.

Artikel II

Met betrekking tot de inwerkingtreding wordt afgeweken van de systematiek van vaste verandermomenten, omdat dit besluit strekt tot implementatie van Europese regelgeving.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
H. G. J. Kamp