



169

Besluit van 26 april 2007 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de vereenvoudiging van de Arbeidstijdenwet en in verband met verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PbEU L 102)

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 16 maart 2007, nr. HDJZ/S&W/2007-358, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4:3, tweede lid en 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 18 april 2007, nr. W09.07.0074/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 23 april 2007, nr. HDJZ/S&W/2007-581, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.1:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. onderdeel b komt te luiden:

b. verordening (EG) nr. 561/2006: verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PbEU L 102);

b. onder vervanging van de punt na onderdeel o door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

p. AETR-verdrag: de op 1 juli 1970 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het Internationale vervoer over de weg (Trb. 1994, 123).

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt onder «bestuurder» en «week» verstaan hetgeen onder deze begrippen wordt verstaan in artikel 4, onderdelen c en i, van verordening (EG) nr. 561/2006.

B

In artikel 2.2:1 vervalt het eerste lid, alsmede de aanduiding «2.» voor het tweede lid.

C

Artikel 2.3:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt «iedere verplaatsing over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen» vervangen door: iedere verplaatsing, die geheel of gedeeltelijk over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen plaats vindt.

2. In onderdeel b vervalt «, voor zover ingezet voor vervoer waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is».

D

Artikel 2.3:2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op vervoer met voertuigen als bedoeld in artikel 3, onder b tot en met i, van verordening (EG) nr. 561/2006.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. De artikelen 2.4:1, derde lid, 2.5:1, 2.5:3 en 2.5:6 zijn niet van toepassing op vervoer als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, b, c, d, g, h, j, k, l, m, n en p, van verordening (EG) nr. 561/2006.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. De artikelen 2.4:1, derde lid, 2.5:1, 2.5:3 en 2.5:6 zijn niet van toepassing op vervoer als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onderdeel o, van verordening (EG) nr. 561/2006 voor zover het betreft voertuigen binnen hubfaciliteiten voor zover dit vervoer binnen een straal van 5 kilometer plaatsvindt.

E

Artikel 2.4:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het derde en vierde lid tot vijfde en zesde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

3. De bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 6, vijfde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006.

4. De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, handelen in overeenstemming met artikel 10, vijfde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006.

2. In het vijfde lid vervalt «, aanhef en onder a en b,».

3. In het zesde lid wordt «Onze Ministers» vervangen door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

F

Artikel 2.4:2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «Onze Minister» toegevoegd: van Verkeer en Waterstaat.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid is niet van toepassing indien:

a. wordt gehandeld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.4:1 en 2.4:13 en het verbod van artikel 2.4:4 wordt nageleefd, of
b. een dienstrooster is opgesteld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens artikel 2.4:3.

3. In het derde lid wordt «Onze Ministers» vervangen door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

G

Artikel 2.4:3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Bij openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Wet personenvervoer 2000 dat wordt verricht met een bus, alsmede bij geregeld vervoer als bedoeld in artikel 89, onderdelen g en h, van het Besluit personenvervoer 2000, stelt de werkgever een dienstrooster op als bedoeld in artikel 16 van verordening (EG) nr. 561/2006.

2. Het tweede lid wordt vernummerd tot derde lid onder vervanging van «Onze Ministers» door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

3. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Het eerste lid is niet van toepassing indien wordt gehandeld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.4:1 en 2.4:13 en het verbod van artikel 2.4:4 wordt nageleefd.

H

Onder vervanging van de punt na onderdeel e van artikel 2.4:4 door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

f. in het voertuig een voorziening aanwezig te hebben die voor misbruik als bedoeld in de onderdelen a tot en met e kan worden aangewend.

I

In artikel 2.4:12 wordt «Onze Ministers» vervangen door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

J

Artikel 2.4:13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «Onze Ministers» vervangen door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. In het tweede tot en met vierde lid wordt «(EEG) nr. 3820/85» telkens vervangen door: (EG) nr. 561/2006.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 5. Voor zover het AETR-verdrag van toepassing is, is het verboden te handelen in strijd met het bepaalde bij of krachtens artikel 10 van het AETR-verdrag.

K

Artikel 2.5:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
 2. De bestuurder en de bijrijder handelen in overeenstemming met de artikelen 8 en 9 van verordening (EG) nr. 561/2006 dan wel, voor zover het AETR-verdrag van toepassing is, in overeenstemming met artikel 8 van het AETR-verdrag.
2. Het derde en vierde lid vervallen.

L

1. Boven artikel 2.5:3 wordt een opschrift toegevoegd, luidende:

Rijtijd

2. Artikel 2.5:3 komt te luiden:

Artikel 2.5:3

De bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 6, eerste tot en met derde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006 dan wel, voor zover het AETR-verdrag van toepassing is, in overeenstemming met artikel 6 van het AETR-verdrag.

M

Artikel 2.5:4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
 2. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer:
 - a. ten hoogste 43 maal in elke periode van 16 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht, of
 - b. ten hoogste 20 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid verricht tussen 00.00 en 06.00 uur.
2. Het derde en vierde lid vervallen.

N

In het opschrift boven artikel 2.5:4a en in het eerste lid van dat artikel wordt «(EEG) nr. 3820/85» vervangen door: (EG) nr. 561/2006.

O

Artikel 2.5:5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «2.5:4, vierde lid» vervangen door: 2.5:4, tweede lid.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer:

a. ten hoogste 52 maal in elke periode van 16 achtereenvolgende weken en 140 maal in elke periode van 52 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht, of

b. ten hoogste 20 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid verricht tussen 00.00 en 06.00 uur.

P

Artikel 2.5:6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De bestuurder op wie verordening (EG) nr. 561/2006 en het AETR-verdrag niet van toepassing zijn, handelt overeenkomstig artikel 5:4, tweede en derde lid, van de wet.

2. het tweede lid komt te luiden:

2. De bestuurder op wie het eerste lid niet van toepassing is, handelt in overeenstemming met artikel 7 van verordening (EG) nr. 561/2006 dan wel, voor zover het AETR-verdrag van toepassing is, in overeenstemming met artikel 7 van het AETR-verdrag.

3. In het derde lid wordt «(EEG) nr. 3820/85» vervangen door: (EG) nr. 561/2006.

Q

Artikel 2.5:7 en het opschrift komen te luiden:

Maximale wekelijkse arbeidstijd ten aanzien van vervoer waarop verordening (EG) nr. 561/2006 niet van toepassing is

Artikel 2.5:7

1. In afwijking van de artikelen 2.2:2 en 2.3:1 is dit artikel uitsluitend van toepassing op de werknemer die vervoer verricht waarop verordening (EEG) nr. 561/2006 niet van toepassing is.

2. In plaats van artikel 5:7, tweede tot en met vierde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.

3. De werknemer verricht in elke periode van 16 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid.

4. Van het derde lid kan met inachtneming van het vijfde lid slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het eerste lid, is nietig.

5. De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat de werknemer in elke periode van 26 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.

R

Artikel 2.5:8 komt te luiden:

Maximale wekelijkse arbeidstijd ten aanzien van vervoer waarop verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is

Artikel 2.5:8

1. In afwijking van de artikelen 2.2:2 en 2.3:1 is dit artikel uitsluitend van toepassing op de werknemer die vervoer verricht waarop verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.

2. In plaats van artikel 5:7, tweede tot en met vierde lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.

3. De werknemer verricht ten hoogste 60 uren per week arbeid, met dien verstande dat hij gedurende een periode van 16 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.

4. Van het derde lid kan met inachtneming van het vijfde lid slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het derde lid, is nietig.

5. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer gedurende een periode van een week ten hoogste 60 uren arbeid verricht, met dien verstande dat hij gedurende een periode van 26 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.

6. Voor de toepassing van het derde en het vijfde lid wordt niet als arbeidstijd aangemerkt beschikbaarheidstijd als bedoeld in artikel 3, onder b, van richtlijn 2002/15/EG naar de tekst zoals deze bij die richtlijn is vastgesteld.

S

Artikel 2.6:1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «vierde lid» vervangen door: tweede lid.

2. In onderdeel b wordt «(EEG) nr. 3820/85» vervangen door: (EG) nr. 561/2006.

T

1. Boven artikel 2.7:1 wordt een opschrift toegevoegd, luidende:

Jaagpremieverbod

2. Artikel 2.7:1 komt te luiden:

Artikel 2.7:1

1. Het is de werkgever verboden te handelen in strijd met artikel 10, eerste lid, van verordening (EG) nr. 561/2006.

2. De werkgever handelt in overeenstemming met artikel 10, tweede en vijfde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006.

3. De bestuurder handelt in overeenstemming met artikel 20 van verordening (EG) nr. 561/2006.

U

In artikel 2.7:2, eerste lid, wordt «Onze Ministers» vervangen door: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

V

Artikel 2.7:3 komt te luiden:

Artikel 2.7:3

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aangewezen als de bevoegde autoriteit, bedoeld in de artikelen 19, tweede lid, en 22, tweede lid, van verordening (EG) nr. 561/2006.

W

Artikel 5.1:2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «tijd» vervangen door: periode.
2. In het tweede lid wordt «tijdsruimten» telkens vervangen door: perioden.

X

In de artikelen 5.5:3, eerste lid, 5.5:4, eerste lid, 5.5:5 en 6.5:3, eerste lid, onderdeel d, wordt «tijdruimte» onderscheidenlijk «tijdsruimte» telkens vervangen door: periode.

Y

Artikel 6.5:5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt.
2. Het tweede en derde lid worden vernummerd tot eerste en tweede lid.

Z

Artikel 6A.1:2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «tijd» vervangen door: periode, en vervalt «van een vissersvaartuig».
2. In het tweede lid wordt «tijdsruimten» telkens vervangen door: perioden.

AA

Artikel 8:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. «2.4:1, eerste, tweede en derde lid» wordt vervangen door: 2.4:1, eerste tot en met vijfde lid.
 - b. «2.4:13, tweede, derde en vierde lid» wordt vervangen door: 2.4:13, tweede tot en met vijfde lid.
 - c. «2.5:1, vierde lid» wordt vervangen door: 2.5:1, tweede lid.
 - d. «2.5:4, vierde lid» wordt vervangen door: 2.5:4, tweede lid.
 - e. «2.5:6, tweede en derde lid» wordt vervangen door: 2.5:6, eerste tot en met derde lid.
 - f. «2.5:7, vierde lid» wordt vervangen door: 2.5:7, vijfde lid.
 - g. «2.5:8, vierde lid» wordt vervangen door: 2.5:8, vijfde lid.
2. In het tweede lid wordt «2.4:13, tweede, derde en vierde lid» vervangen door: 2.4:13, tweede tot en met vijfde lid.

BB

Artikel 8:2 vervalt.

CC

In artikel 8:4 wordt «6.5:5, tweede lid» vervangen door: 6.5:5, eerste lid.

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, 26 april 2007

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* mei 2007

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

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

Inleiding

Dit besluit strekt tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer als gevolg van de herziene Arbeidstijdenwet, die met ingang van 1 april 2007 in werking is getreden. Daarnaast strekt dit besluit tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer als gevolg van de inwerkingtreding van verordening 561/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 maart 2006. Deze verordening strekt tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen 3821/85/EG en 2135/98/EG van de Raad en tot intrekking van verordening 3820/85/EG van de Raad (PbEU L 102). Ten slotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt om enkele technische aanpassingen te verrichten.

Aanpassingen als gevolg van de herziene Arbeidstijdenwet

Inleiding

De Arbeidstijdenwet kent twee doelstellingen. Ten eerste het beschermen van de veiligheid, gezondheid en het welzijn van de werknemer door het stellen van minimumvoorschriften voor arbeids- en rusttijden. Ten tweede het vergemakkelijken van de combinatie van werk en privé. De wet is gewijzigd bij wet van 30 november 2006, Stb. 632. Uitgangspunt van de wijziging is het bieden van meer mogelijkheden aan werkgevers en werknemers om over de arbeids- en rusttijden onderling afspraken te maken. Hiertoe is allereerst de standaard- en overlegregeling in verschillende artikelen vervangen door een (enkelvoudige) handhavingsnorm, waarbij de internationaal vastgelegde normen uitgangspunt vormen. Dit betekent dat individuele werkgevers en werknemers binnen de ruimere normen afspraken kunnen maken, zonder dat daarvoor eerst op collectief niveau overeenstemming moet zijn bereikt. Daarnaast is de regelgeving rondom pauze en nachtarbeid beperkt.

Verwijdering standaard- en overlegregeling

Evenals de Arbeidstijdenwet kende tot nu toe ook het Arbeidstijdenbesluit vervoer de standaard- en overlegregeling. In navolging van de herziene Arbeidstijdenwet is deze grotendeels komen te vervallen. De ruimere normen van de overlegregeling vormden reeds de basis voor de te handhaven normen. In plaats van de standaardregeling, waarvan de naleving civielrechtelijk afdwingbaar was indien niet bij C.A.O. afspraken waren gemaakt, kunnen werknemers en werkgevers thans op individuele basis flexibeler afspraken maken zonder tussenkomst van de wetgever. In enkele gevallen is de beperking gehandhaafd om slechts bij collectief overleg van de norm af te wijken. Het gaat hier om de nachtarbeid en om de referentieperioden, waarbij als «overlegnorm» de norm is gehanteerd tot waar de relevante Europese regelgeving afwijkingen toestaat. Waar slechts één norm wordt gehanteerd, betreft het de Europees vastgestelde hoofdnorm.

Aanpassingen als gevolg van de inwerkingtreding van verordening 561/2006/EG

Inleiding

Verordening 3820/85 (hierna de «oude verordening») beoogde de concurrentievoorwaarden tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name voor het wegvervoer. Daarnaast

beoogde de oude verordening de arbeidsomstandigheden van chauffeurs en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Gebleken is dat zich in alle lidstaten moeilijkheden hebben voorgedaan bij de uniforme interpretatie, toepassing, naleving en controle van enkele bepalingen van de oude verordening. Het gaat daarbij vooral om rijtijden, onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders in het nationale en internationale wegvervoer. Een effectieve en uniforme naleving is wenselijk om de doelstellingen te bereiken. Dit vraagt om een duidelijker en eenvoudiger samenstelling van voorschriften, hetgeen met verordening 561/2006 (hierna «de verordening») gepoogd wordt te bereiken.

Kernelementen

De verordening strekt tot harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen verschillende wijzen van vervoer over land, verbetering van de sociale omstandigheden van werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede tot verbetering van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt vooral door een verduidelijking en vereenvoudiging van de basisvoorschriften in verband met:

- de maximale rijtijd per dag, week en twee opeenvolgende weken;
- de dagelijkse rusttijd van minimaal 9 uur;
- de tweewekelijkse rusttijd.

Deze basisvoorschriften inzake de rij- en rusttijden zijn verduidelijkt en vereenvoudigd teneinde een effectieve en uniforme handhaving door middel van de digitale tachograaf mogelijk te maken. Daarnaast is de lijst met uitzonderingen bijgewerkt, rekening houdend met de ontwikkelingen in de sector van het wegvervoer gedurende de afgelopen negentien jaar. Enkele voertuigcategorieën die voorheen algemeen waren uitgezonderd, zijn bijvoorbeeld van status veranderd naar «mogelijke nationale uitzondering». Hiermee hebben lidstaten de mogelijkheid passende maatregelen te nemen. Omwille van de interpretatie zijn ook volledige definities van essentiële termen in de verordening opgenomen.

Extra-territorialiteit

Artikel 19, tweede lid, van de verordening bepaalt dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten een sanctie kunnen opleggen aan een onderneming en/of bestuurder voor een inbreuk op deze verordening die zij op hun grondgebied vaststellen en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook wanneer die inbreuk is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.

De bevoegdheden beperken zich tot nu toe tot het opleggen van boetes aan Nederlandse bestuurders voor overtredingen in andere lidstaten of derde landen, die in Nederland geconstateerd worden. Ten aanzien van niet in Nederland gevestigde ondernemingen en bestuurders die geen ingezetene van Nederland zijn, is deze bevoegdheid niet aanwezig. Aangezien de juridische basis hiervoor ontbreekt, zal de Arbeidstijdenwet hiertoe dienen te worden gewijzigd. Op grond van artikel 19, tweede lid, van de verordening zal een bevoegdheid om aan het tweede lid uitvoering te kunnen geven, uiterlijk met ingang van 1 januari 2009 in werking moeten treden.

Uitzonderingen

Naast de algemene uitzonderingen van artikel 3 van de verordening zijn op grond van artikel 13 van de verordening enkele voertuigcategorieën in het onderhavige besluit uitgezonderd van de rij- en rusttijdbepalingen van hoofdstuk 2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. In het algemeen gaat het hierbij om vervoer over slechts geringe afstanden, dan wel vervoer dat verricht wordt in het kader van bedrijfsvoering waarbij vervoer niet de hoofdactiviteit is.

Door toepassing van deze uitzonderingsmogelijkheden wordt beoogd optimaal te garanderen dat deze categorieën niet worden onderworpen aan extra bedrijfslasten die inherent zijn aan de rijtijdenregeling, zoals extra registratieverplichtingen.

De mogelijke nationale uitzonderingen zijn uitvoerig met brancheorganisaties afgestemd. Slechts enkele mogelijke nationale uitzonderingen uit de verordening zijn uiteindelijk niet overgenomen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dit zijn mogelijke uitzonderingen voor voertuigen die:

1. in Nederland niet worden gebruikt; dit geldt voor niet-commerciële bussen met 10 tot 17 zitplaatsen;

2. door brancheorganisaties als niet-noodzakelijke uitzonderingen worden gezien. Dit zijn voertuigen op aardgas, LPG of elektriciteit met een maximum toegestane massa van 7,5 ton;

3. op gebieden rijden die in Nederland niet bestaan: eilanden kleiner dan 2300 km² die niet door middel van brug, wad of tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen, met de rest van het land verbonden zijn.

In het overleg met werkgevers- en werknemersorganisaties is besloten de uitzondering voor hubfaciliteiten, genoemd in onderdeel o, te beperken. Er bestaan namelijk hubfaciliteiten die uit meerdere losse terreinen bestaan die zich dicht bij elkaar bevinden en door middel van stukken openbare weg met elkaar verbonden zijn.

Aan de brancheorganisaties is toegezegd dat de uitzonderingen op grond van artikel 13 van de verordening een jaar na inwerkingtreding van dit besluit zullen worden geëvalueerd.

Bedrijfseffecten

De inhoudelijke wijzigingen, die het onderhavige besluit bevat, vloeien voornamelijk voort uit de vereenvoudigde Arbeidstijdenwet. Eén van de belangrijkste elementen van deze vereenvoudiging is de vervanging van het huidige dubbele normenstelsel door een stelsel met een enkelvoudige norm. Dit maakt het mogelijk dat op ondernemersniveau gebruik kan worden gemaakt van de ruimere normen zonder dat daarvoor eerst een collectieve regeling moet worden getroffen. Vooral voor eigen vervoerders onder de scope van de verordening, waar het in de regel minder eenvoudig is om op ondernemingsniveau een dergelijke collectieve regeling te treffen, betekent dit een verruiming van de mogelijkheden tot het bieden van maatwerk.

De voorliggende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer richt zich inhoudelijk op voertuigcategorieën die worden uitgezonderd van de bepalingen uit verordening 561/2006/EG. Enkele categorieën die in de «oude» verordening 3820/85/EG algemeen waren uitgezonderd (artikel 4), zijn in de «nieuwe» verordening «mogelijke nationale uitzonderingen» (artikel 13). Uitgangspunt bij de implementatie was het zoveel mogelijk handhaven van de huidige uitzonderingen. Omwille van concurrentie of verkeersveiligheid zou een voertuigcategorie na implementatie van «status» kunnen wijzigen. Dit is in de implementatie niet voorgekomen, waardoor geen bedrijfseffecten op dit punt optreden. Tenslotte wordt met deze wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer beoogd dat overtreding van de pauzenorm beboetbaar blijft. In de herziene Arbeidstijdenwet wordt het naleven van de pauze voor werknemers van achttien jaar en ouder aan werkgevers en werknemers overgelaten. In het stads- en streekvervoer, dat voor wat betreft de pauzenorm onder de Arbeidstijdenwet valt, geldt echter dat met het zogenaamde «dicht rijden» van pauzes de verkeersveiligheid gemoeid is. Doordat overtreding van de pauze om die reden beboetbaar blijft, blijven bedrijfseffecten als gevolg van de onderhavige wijziging uit.

Administratieve lasten

Verordening 561/2006/EG is van toepassing op het tachograafplichtige wegvervoer en regelt de rij- en rusttijden in deze deelsector. In totaal gaat het om ongeveer 12.000 beroepsgoedervederers en ongeveer 60.000 ondernemingen die eigen vervoer verrichten. De eigen vervoersbedrijven zijn in deze berekening niet opgenomen. Werknemers van deze bedrijven hebben het rijden in een vrachtauto niet altijd als hoofdactiviteit. De administratieve lasten van deze bedrijven maken reeds deel uit van de administratieve lasten die voortkomen uit artikel 4:3 van de Arbeidstijdenwet (registratie arbeids- en rusttijden). De berekeningen voor deze bedrijven zijn opgenomen in het standaardkostenmodel en nulmeting Arbeidstijdenwet. De voornaamste bron voor een toename van administratieve lasten is een intensivering van de informatieverplichtingen van bedrijven richting de overheid. De onderhavige wijziging van het ATB-V kent een dergelijke intensivering niet, waardoor geen stijging van de administratieve lasten wordt voorzien.

II. Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A (artikel 2.1:1)

In onderdeel b is de definitiebepaling van de oude rijtijdenverordening vervangen door die van de verordening die door middel van het onderhavige besluit wordt uitgevoerd. Omdat het AETR-verdrag (nog) niet is aangepast aan verordening (EG) nr. 561/2006, gelden er afwijkende normen in de gevallen waarin het AETR-verdrag van toepassing is. Om hiernaar te kunnen verwijzen is een definitie van dit verdrag opgenomen. De begrippen «bestuurder» en «week» zijn de enige twee begrippen die in het Arbeidstijdenbesluit vervoer zelfstandig worden gehanteerd. Voor de overige begrippen uit de verordening geldt dat voor zover zij niet in dit besluit zijn gedefinieerd, definitie niet nodig is omdat zij niet als zodanig worden gehanteerd. In de meeste gevallen wordt immers voor de normstelling volstaan met verwijzing naar de verordening.

Artikel I, onderdeel B (artikel 2.2:1)

Uitsluiting van de toepassing van het wetsartikel dat arbeidstijden regelt, is niet langer noodzakelijk nu hoofdstuk 2, na implementatie van twee EG-richtlijnen inzake arbeidstijden, niet langer slechts bepalingen inzake rij- en rusttijden bevat. Op basis van artikel 5:12, tweede lid, van de wet bevat dit hoofdstuk thans bepalingen ter aanvulling of in afwijking van de wettelijke bepalingen inzake arbeidstijden, zoals thans in artikel 2.5:7 is geschied.

Artikel I, onderdeel C (artikel 2.3:1)

Het toepassingsgebied van verordening (EEG) nr. 561/2006 is blijkens artikel 4 van die verordening enigszins verruimd ten opzichte van verordening (EEG) nr. 3820/85. Artikel 2.3:1 is daaraan aangepast. In artikel 2.3:1 is de uitsluiting van de toepassing van hoofdstuk 2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer aangepast aan verordening (EG) nr. 561/2006.

Artikel I, onderdeel D (artikel 2.3:2)

Bij besluit van 11 december 2006, Stb. 2007, 10, werd bepaald dat voor stads- en streekvervoer, dat valt onder richtlijn 2003/88/EG de rij- en rusttijdennormen van de Arbeidstijdenwet van toepassing dienen te zijn. Voor de pauzenormen was dit reeds in 2001 doorgevoerd. Het in zijn geheel niet van toepassing zijn van hoofdstuk 2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer levert echter onverbindendheid van artikel 2.4:3 en artikel

2.5:7 op, die respectievelijk het dienstrooster bij elk openbaar vervoer verplicht stelt, respectievelijk de wekelijkse arbeidstijd vaststelt. Bovendien wordt op grond van de Arbeidstijdenwet naleving van de pauze niet langer gehandhaafd (zie hiervoor verder de toelichting bij onderdeel P).

Het vervallen van de tekst van het derde lid houdt verband met de afschaffing van de standaardregeling. Zie hiervoor de toelichting bij onderdeel D.

Thans zijn in het derde lid de categorieën genoemd waarvoor op grond van artikel 13 van de verordening gebruik gemaakt is van de uitzonderingsmogelijkheid voor rij- en rusttijdnormen.

Artikel I, onderdeel E (artikel 2.4:1)

Dit artikel strekt ertoe om overtreding van de desbetreffende bepalingen, die nieuw zijn ten opzichte van verordening (EEG) nr. 3820/85, beboetbaar te kunnen stellen.

De wijziging van het vijfde lid strekt ertoe om de bepaling, die met het onderhavige besluit in artikel 2.4:2 is ingevoerd, te kunnen uitvoeren. Tot nu toe golden voor vervoer als bedoeld in artikel 2.3:1 onder c, taxivervoer, geen bepalingen met betrekking tot tachograafgebruik. Nu in artikel 2.4:2 voor taxivervoer een vrijstelling van de werkmap wordt ingevoerd bij gebruik van een tachograaf of een dienstrooster, is het noodzakelijk om te bepalen dat indien gebruik wordt gemaakt van een tachograaf, dit dan ook op de voorgeschreven wijze gebeurt.

Voor de reden van invoering van bedoelde vrijstelling wordt verwezen naar de toelichting op de onderdelen F en G.

Tenslotte krijgt met het zesde lid de Minister van Verkeer en Waterstaat de exclusieve bevoegdheid tot het stellen van nadere regels.

Bij de uitvoering van het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid daarvoor medeverantwoordelijk is ingeval van normstelling in relatie tot veiligheid en gezondheid. Voor zaken van (technische) uitvoering ligt een exclusieve verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat meer in de rede.

Artikel I, onderdelen F en G (artikelen 2.4:2 en 2.4:3)

Deze artikelen bevatten een bepaling die waarborgt dat indien vrijwillig gebruik gemaakt wordt van een tachograaf, niet daarnaast ook nog een werkmap moet worden ingevuld, respectievelijk een dienstrooster moet worden opgemaakt. Met deze vrijstelling wordt beoogd het vrijwillig gebruik van de tachograaf, die als controlemiddel deugdelijker is dan het dienstrooster en de werkmap, maar waarvan verplicht gebruik door het bedrijfsleven als te administratief belastend wordt ervaren, te stimuleren. Om redenen als vermeld bij onderdeel E krijgt ook in deze artikelen de Minister van Verkeer en Waterstaat een exclusieve bevoegdheid.

Artikel I, onderdeel H (artikel 2.4:4)

De toegevoegde bepaling is conform artikel 15, achtste lid, van verordening (EG) nr. 3821/85. Voor zover verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is, voorziet artikel 2.4:13, tweede lid, reeds in bedoeld verbod.

Artikel I, onderdeel I (artikel 2.4:12)

Zie de laatste alinea bij de toelichting bij onderdeel E.

Artikel I, onderdelen J, L en N (artikelen 2.4:13, 2.5:3 en 2.5:4a)

Deze onderdelen strekken ertoe de verwijzing naar de verordening te corrigeren en waar sprake is van het AETR-verdrag, overtreding voor zover dit verdrag van toepassing is en afwijkt, te kunnen sanctioneren.

Artikel I, onderdelen K en M (artikelen 2.5:1 en 2.5:4)

In navolging van de wet zal in deze artikelen nog slechts één norm gehanteerd worden, en wel de Europees vastgelegde norm. Evenals in de wet wordt niet langer naast deze norm een civielrechtelijk te waarborgen standaardnorm gehanteerd.

Artikel I, onderdeel K (artikel 2.5:1)

Naast het vervallen van de zogeheten standaardnorm bevat dit artikel een basis voor de mogelijkheid om overtreding van het AETR-verdrag, waar dit van toepassing is en afwijkt, te sanctioneren.

Tevens is thans in dit artikel bepaald dat behalve de bestuurder ook de bijrijder handelt in overeenstemming met de rusttijdnormen. Hiermee is een omissie hersteld, die was ontstaan bij de aanpassing van het Arbeidstijdenbesluit vervoer aan verordening (EEG) 3820/85 die zich slechts tot de bestuurder richt.

Artikel I, onderdeel M (artikel 2.5:4)

Behalve het hanteren van nog slechts één norm zijn de twee alternatief toepasbare criteria uit het oorspronkelijke vierde lid onder a en b, bijeengeplaatst in het tweede lid. Deze gelden wanneer er sprake is van arbeid in nachtdienst, d.w.z., conform de nieuwe definitie in de Arbeidstijdenwet (artikel 1:7, eerste lid, onder d), wanneer er meer dan een uur arbeid wordt verricht tussen 00:00 en 06:00 uur. Werkt men dus tot 01:00 uur, dan telt dit niet als arbeid in nachtdienst. Werkt men tot 02:00 dan telt dit wel als arbeid in nachtdienst. Men heeft in dat laatste geval 2 uur arbeid in nachtdienst verricht. Tenslotte is de referentieperiode in overeenstemming gebracht met die welke gehanteerd wordt in de nieuwe Arbeidstijdenwet en op 16 weken gesteld, en zijn de normen voor het aantal keren dat in die periode arbeid in nachtdienst verricht mag worden dienovereenkomstig aangepast.

Artikel I, onderdeel O (artikel 2.5:5)

Dit artikel stelt een aantal van artikel 2.5:4 afwijkende normen, die van toepassing zijn op een beperkt aantal vormen van vervoer. Het oorspronkelijke artikel was een afwijking van het vierde lid van artikel 2.5:4, welk laatstgenoemde lid alleen toegepast kon worden bij collectieve regeling. Hierdoor gold voor de toepassing van het oorspronkelijke artikel 2.5:5 impliciet de eis van collectief overleg. Met het vervallen van het vierde lid van artikel 2.5:4 en de daaraan gekoppelde eis van collectief overleg, is nu ook in geval van artikel 2.5:5 de eis van collectief overleg vervallen. Belangrijke overweging is hierbij geweest dat het artikel alleen van toepassing is op een aantal met name genoemde vormen van vervoer en dit artikel indertijd in overleg met sociale partners tot stand is gekomen. Tenslotte is de referentieperiode in overeenstemming gebracht met die welke gehanteerd wordt in de nieuwe Arbeidstijdenwet en is op 16 weken

gesteld, en zijn de normen voor het aantal keren dat in die periode arbeid in nachtdienst verricht mag worden dienovereenkomstig aangepast.

Artikel I, onderdeel P (artikel 2.5:6)

Bij besluit van 27 november 2000 (Stb. 2001, 5) werd het geregeld personenvervoer binnen een traject van 50 kilometer (stads- en streekvervoer) voor wat betreft de pauzeregeling overgebracht van de werkings sfeer van het Arbeidstijdenbesluit vervoer naar de meer flexibele regeling van de Arbeidstijdenwet.

Als gevolg van de herziening van de Arbeidstijdenwet is het overtreden door de werkgever van de pauzeverplichting ten aanzien van werknemers van 18 jaar en ouder echter niet langer beboetbaar. Het stads- en streekvervoer is gebonden aan strakke dienstregelingen. Indien als gevolg van verkeerssituaties vertragingen ontstaan, ontstaat een gevaar voor wat wordt genoemd het «dicht rijden» van de pauzes, dan wel onverantwoord rijgedrag. In het belang van de verkeersveiligheid is het daarom gewenst om overtreding van de pauzeregeling beboetbaar te kunnen stellen. Het eerste lid, in combinatie met artikel 8:1, voorziet hierin.

Artikel I, onderdeel Q (artikel 2.5:7)

Dit artikel bevat een dusdanig aantal wijzigingen, dat opnieuw uitschrijven in de rede ligt. De wijzigingen vloeien in de eerste plaats voort uit de verordening (opschrift en eerste lid).

Voorts is een tweede lid ingevoegd dat toepassing van de in de wet vastgestelde norm voor wekelijkse arbeidstijd uitsluit. Dit is in overeenstemming met de systematiek, die ook wordt toegepast in de overige artikelen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer die op grond van artikel 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet in de plaats treden van in hoofdstuk 5 van die wet neergelegde bepalingen. Tenslotte is de standaard-referentieperiode van 13 weken opgetrokken naar 16 weken. Dit in navolging van de herziene Arbeidstijdenwet en van richtlijn 2003/88/EG, die door middel van de Arbeidstijdenwet is geïmplementeerd.

Artikel I, onderdeel R (artikel 2.5:8)

Evenals artikel 2.5:7 en om dezelfde reden met uitzondering van het optrekken van de referentieperiode, is artikel 2.5:8 opnieuw uitgeschreven.

Artikel I, onderdeel S (artikel 2.6:1)

Dit artikel bevat twee correcties van verwijzingen.

Artikel I, onderdeel T (artikel 2.7:1)

Naast correctie van de verwijzing, bevat dit artikel de grondslag om niet-naleving te kunnen sanctioneren van de controle- en instructieplicht van de werkgever en de meldingsplicht van de bestuurder inzake werkgevers tot wier beschikking hij staat.

Artikel I, onderdelen U en V (artikelen 2.7:2 en 2.7:3)

Dit artikel strekt tot het verlenen van exclusieve bevoegdheid aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, zoals in de laatste alinea van onderdeel E toegelicht. Artikel 2.7:3 bevat tevens een correctie van de verwijzing naar de rijtijdenverordening.

In deze artikelen is de terminologie in overeenstemming gebracht met de in de wet gebezigde termen.

Artikel I, onderdeel Y (artikel 6.5:5)

De definitie van het begrip «consignatie» kan vervallen omdat deze nu in de wet is opgenomen. De vernummering van leden heeft gevolgen voor de verwijzing in artikel 8:4.

Artikel I, onderdeel BB (artikel 8:2)

De artikelen 3.2:1, derde lid, en 3.2:2, derde lid, waarvan niet naleving door artikel 8:2 beboetbaar wordt gesteld, zijn bij besluit van 26 februari 2007, Stb. 88, ingetrokken.

III. Transponeringstabel

Artikel Verordening 561/2006	Artikel Arbeidstijdenbesluit vervoer
1	–
2 (lid 1 en 2)	–
2 (lid 3)	2.4:13 lid 5, 2.5:1 lid 2, 2.5:3, 2.5:6
3	2.3:2
4	2.1:1 lid 2
5	–
6	2.4:1 lid 3, 2.5:3
7	2.5:6 lid 2
8	2.5:1 lid 2
9	2.5:1 lid 2
10 (lid 1,2, 5)	2.7:1
10 (lid 3)	8:1 lid 2 (niet gewijzigd)
10 (lid 4)	–
11	–
12	–
13	2.3:2 leden 3 en 4
14	–
15	2.5:3 jo. 2.5:7
16	2.4:3
17	–
18	Wijzigingsbesluit in zijn geheel
19	8:1
20	2.7:1 lid 3
21 t/m 29	–

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

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