

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 20/2001**door de Raad vastgesteld op 23 maart 2001****met het oog op de aanneming van Richtlijn 2001/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake de organisatie van de arbeidstijd van personen die beroepshalve mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen**

(2001/C 142/04)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71 en artikel 137, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ⁽⁴⁾ zijn gemeenschappelijke regels inzake rij- en rusttijden voor chauffeurs vastgesteld. Deze verordening heeft geen betrekking op de andere aspecten van de arbeidstijd in het wegvervoer.
- (2) Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd ⁽⁵⁾ biedt de mogelijkheid een aantal meer specifieke voorschriften inzake de arbeidstijd aan te nemen. Gezien haar sectoriële karakter heeft de onderhavige richtlijn voorrang op Richtlijn 93/104/EG, overeenkomstig artikel 14 van laatstgenoemde richtlijn.
- (3) Ondanks de intensieve onderhandelingen tussen de sociale partners kon geen afspraak over mobiele werknemers in het wegvervoer worden bereikt.
- (4) Bijgevolg moeten voor het wegvervoer een aantal meer specifieke voorschriften inzake de arbeidstijd worden opgesteld die erop gericht zijn de veiligheid van het vervoer en de gezondheid en veiligheid van de betrokkenen te waarborgen.

- (5) Aangezien de doelstellingen van het beoogde optreden niet op bevredigende wijze door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang of de gevolgen van het beoogde optreden beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen nemen. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan voor de verwezenlijking van deze doelstellingen noodzakelijk is.
- (6) Het toepassingsgebied van deze richtlijn omvat alleen mobiele werknemers van in een lidstaat gevestigde ondernemingen die deelnemen aan mobiele werkzaamheden in het wegvervoer die vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85 of, indien zulks niet het geval is, onder de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR).
- (7) Voor mobiele werknemers die buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen — en die geen zelfstandigen zijn —, geldt de basisbescherming van Richtlijn 93/104/EG. Deze basisbescherming omvat de bestaande regels inzake passende rusttijden, gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd, jaarlijkse vakantie en een basisregeling voor nachtarbeiders, met inbegrip van medische controle.
- (8) Aangezien zelfstandige bestuurders onder het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 3820/85 vallen, maar niet onder dat van Richtlijn 93/104/EG, dienen zij voorlopig van het toepassingsgebied van deze richtlijn te worden uitgesloten, met dien verstande dat de Commissie de gevolgen van deze voorlopige uitsluiting zal beoordelen.
- (9) De definities van deze richtlijn behoeven geen precedent te zijn voor andere communautaire regelgeving op het gebied van de arbeidstijd.
- (10) Om de verkeersveiligheid te verbeteren, concurrentievervalsing te voorkomen en de veiligheid en gezondheid van de onder deze richtlijn vallende mobiele werknemers te waarborgen, moeten dezen nauwkeurig weten hoeveel tijd, besteed aan vervoersactiviteiten, als arbeidstijd wordt aangemerkt, en, anderzijds, hoeveel tijd geen arbeidstijd is en als pauze, als rusttijd of als

⁽¹⁾ PB C 43 van 17.2.1999, blz. 4.

⁽²⁾ PB C 138 van 18.5.1999, blz. 33.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 april 1999 (PB C 219 van 30.7.1999, blz. 235) en bevestigd op 6 mei 1999 (PB C 279 van 1.10.1999, blz. 270), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 23 maart 2001 en besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 195 van 1.8.2000, blz. 41).

beschikbaarheidstijd wordt aangemerkt. Deze werknemers moeten recht hebben op een minimale dagelijkse en wekelijkse rusttijd, en op passende pauzes; ook moet een maximumgrens worden gesteld aan het aantal arbeidsuren per week.

- (11) Uit onderzoek is gebleken dat het menselijk lichaam 's nachts gevoeliger is voor storende omgevingsfactoren en ook voor bepaalde belastende werkroosters, en dat lange periodes nachtarbeid schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van het personeel en zijn veiligheid en ook de verkeersveiligheid in het algemeen in gevaar kunnen brengen.
- (12) Bijgevolg dient de duur van de nachtarbeid te worden beperkt en dient nachtpersoneel een passende beloning te ontvangen en mag het niet benadeeld worden wat opleidingskansen betreft.
- (13) De werkgevers moeten een register bijhouden over overschrijdingen van de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidsduur voor mobiele werknemers.
- (14) Het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 3820/85 over de rijtijden voor het internationaal en nationaal personenvervoer op andere dan geregelde diensten kan van toepassing blijven. De arbeidstijd van rijders die dit vervoer verzorgen zal aldus, onder bepaalde omstandigheden, de maximale wekelijkse arbeidstijd die in deze richtlijn voor goederenvervoer en voor geregeld personenvervoer is voorgeschreven, mogen overschrijden.
- (15) De Commissie dient de uitvoering van deze richtlijn en de ontwikkelingen op dit gebied in de lidstaten te volgen en moet bij het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's verslag uitbrengen over de toepassing van de regels en over de gevolgen van de bepalingen betreffende nachtarbeid.
- (16) Voor sommige bepalingen dienen, al naar gelang van het geval, de lidstaten of de sociale partners afwijkingen te kunnen invoeren; als algemene regel geldt dat, in geval van een afwijking, het betrokken personeel als compensatie gelijkwaardige rusttijden moet krijgen,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Deze richtlijn heeft ten doel minimumvoorschriften inzake de organisatie van de arbeidstijd vast te stellen, om de veiligheid en de gezondheid van personen die beroepshalve een mobiele

werkzaamheid in het wegvervoer uitoefenen beter te beschermen, de verkeersveiligheid te verhogen en de mededingingsvoorwaarden beter op elkaar af te stemmen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op mobiele werknemers van in een lidstaat gevestigde ondernemingen die deelnemen aan wegvervoersactiviteiten die vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85 of, zo niet, onder de AETR-overeenkomst.

Uiterlijk ... (*) legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een evaluatie voor van de gevolgen van de tijdelijke uitsluiting van zelfstandige bestuurders. Zij analyseert met name de effecten van de uitsluiting van de zelfstandige bestuurders op de verkeersveiligheid, de concurrentievoorwaarden, de beroepsstructuur en de sociale aspecten. Afhankelijk van de uitkomst van deze analyse kan de Commissie de voorwaarden voorstellen waaronder zelfstandige bestuurders, waarvan de omschrijving moet worden gepreciseerd, uiterlijk ... (**) aan de bepalingen van deze richtlijn zullen worden onderworpen.

2. Richtlijn 93/104/EG is van toepassing op de mobiele werknemers die van het toepassingsgebied van de onderhavige richtlijn zijn uitgesloten.

3. Waar deze richtlijn met betrekking tot mobiele werknemers in het wegvervoer meer specifieke bepalingen bevat dan Richtlijn 93/104/EG, is zij overeenkomstig artikel 14 daarvan bij voorrang van toepassing.

4. Deze richtlijn vormt een aanvulling op Verordening (EEG) nr. 3820/85 en, voorzover noodzakelijk, op de AETR-overeenkomst, die voorrang hebben op de bepalingen van deze richtlijn.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „arbeidstijd”: de periode tussen het begin en het einde van het werk, waarin de mobiele werknemer op het werk is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn taken of activiteiten uitoefent, dat wil zeggen:
 - de tijd die wordt besteed aan alle wegvervoersactiviteiten. Deze activiteiten zijn met name: rijden, laden en lossen, toezicht houden op het in- en uitstappen van passagiers, schoonmaken en technisch onderhoud, alsmede alle andere werkzaamheden om de veiligheid van het voertuig, de lading of de passagiers te verzekeren,

(*) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) Zes jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

- de perioden waarin de mobiele werknemer op de werkplek moet blijven, gereed om aan het werk te gaan, en op instructie van zijn werkgever niet vrijelijk over zijn tijd mag beschikken, met name tijdens de wachttijden bij laden of lossen wanneer de verwachte duur daarvan niet vooraf bekend is, dat wil zeggen vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijke begin van de periode in kwestie, of op grond van de algemene bepalingen die de sociale partners hebben afgesproken en/of die in de wetgeving van de lidstaten zijn vastgelegd.

Als arbeidstijd worden niet aangemerkt, de pauzes van artikel 5, de rusttijden van artikel 6, alsmede — onverminderd de wetgeving van de lidstaten of afspraken tussen de sociale partners op grond waarvan dergelijke perioden moeten worden gecompenseerd of beperkt — de onder b) bedoelde beschikbaarheidstijd;

b) „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.

De perioden en de verwachte duur moeten de mobiele werknemer van tevoren bekend zijn, dat wil zeggen vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijke begin van de beschikbaarheidstijd, of op grond van de algemene bepalingen die de sociale partners hebben afgesproken, en/of die in de wetgeving van de lidstaten zijn vastgelegd,

- voor mobiele werknemers in ploegendienst, de tijd die zij gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengen;

c) „werkplek”:

- de locatie van de onderneming waarvoor de mobiele werknemer taken uitvoert,
- het voertuig waarvan de mobiele werknemer bij het uitvoeren van zijn taken gebruikmaakt, en
- elke andere plaats waar de met het vervoer verband houdende activiteiten worden verricht;

- d) „mobiele werknemer”: werknemer die lid is van het personeel dat zich verplaatst van een onderneming die voor rekening van derden of voor eigen rekening personen- of goederenvervoer over de weg verricht, met inbegrip van stagiaires en leerlingen;

- e) „zelfstandige bestuurder”: eenieder van wie de voornaamste beroepsactiviteit bestaat in het op verzoek van een klant vervoeren van personen of goederen over de weg;

- f) „week”: de periode tussen maandag 00.00 uur en zondag 24.00 uur;

- g) „nachttijd”: een periode van ten minste vier uur, zoals omschreven in de nationale wetgeving, tussen 00.00 uur en 07.00 uur;

- h) „nachtarbeid”: werk dat in de nachttijd wordt verricht.

Artikel 4

Maximale wekelijkse arbeidstijd

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat:

- a) de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd de 48 uur niet overschrijdt. De maximale wekelijkse arbeidstijd mag alleen dan tot 60 uur worden verhoogd, wanneer over een periode van vier maanden het gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden. Artikel 6, lid 1, vierde en vijfde alinea, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 of, voorzover noodzakelijk, artikel 6, lid 1, vierde alinea, van de AETR-overeenkomst hebben voorrang op deze richtlijn, voorzover de betrokken bestuurders over een periode van vier maanden het gemiddelde van 48 uur per week niet overschrijden;
- b) de arbeidstijd de som is van de bij verschillende werkgevers gepresteerde arbeidstijd. De werkgever verzoekt de mobiele werknemer schriftelijk hem een overzicht van de bij andere werkgevers gepresteerde arbeidstijd over te leggen. De mobiele werknemer verstrekt deze gegevens schriftelijk.

Artikel 5

Pauzes

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat, onverminderd het beschermingsniveau van Verordening (EEG) nr. 3820/85 of, bij gebreke, van de AETR-overeenkomst, de mobiele werknemers in geen enkel geval langer dan zes uur achtereen zonder pauze werken. De arbeidstijd wordt onderbroken door een pauze van ten minste 30 minuten, indien het totaal aantal arbeidsuren zes tot negen uur bedraagt, en van ten minste 45 minuten, indien het totale aantal uren meer dan negen uur bedraagt.

2. De pauzes kunnen worden onderverdeeld in perioden van ten minste 15 minuten.

Artikel 6**Rusttijden**

Wat de rusttijden betreft, gelden voor de toepassing van deze richtlijn voor leerlingen en stagiaires dezelfde bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 of, bij gebreke, van de AETR-overeenkomst, als die welke gelden voor andere mobiele werknemers.

Artikel 7**Nachtarbeid**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat:

— in geval van nachtarbeid, de dagelijkse arbeidstijd niet meer bedraagt dan 10 uur per periode van 24 uur;

— de compensatie voor nachtarbeid in overeenstemming is met de nationale regelgeving, de collectieve overeenkomsten, de afspraken tussen sociale partners en/of de nationale praktijk, en dat de verkeersveiligheid door deze compensatie niet in gevaar komt.

2. Uiterlijk ... (*) beoordeelt de Commissie in het kader van het verslag dat zij overeenkomstig artikel 13, lid 2, opstelt, de gevolgen van lid 1 van dit artikel. De Commissie legt in voorkomend geval tezamen met dat verslag passende voorstellen voor.

3. De bepalingen inzake de opleiding van beroepsrijders, met inbegrip van degenen die nachtarbeid verrichten, zullen worden neergelegd in een voorstel van de Commissie voor een richtlijn, waarin de algemene beginselen van die opleiding zullen worden omschreven.

Artikel 8**Afwijkingen**

1. Van de artikelen 4 en 7 kan bij wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling, bij collectieve overeenkomst of bij afspraak tussen de sociale partners worden afgeweken, op voorwaarde dat de betrokken personen gelijkwaardige compenserende rustperiodes worden geboden.

2. De mogelijkheid om af te wijken van artikel 4 mag niet tot gevolg hebben dat voor de berekening van de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur wordt uitgegaan van een referentieperiode van meer dan zes maanden.

(*) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 9**Informatie en registratie**

De lidstaten zorgen ervoor dat:

- a) de mobiele werknemers op de hoogte worden gebracht van de geldende nationale voorschriften, het reglement van orde van de onderneming en de afspraken tussen de sociale partners, met name de collectieve overeenkomsten en eventuele bedrijfsakkoorden, die op basis van deze richtlijn tot stand zijn gekomen, dit onverminderd Richtlijn 91/533/EEG van de Raad van 14 oktober 1991 betreffende de verplichting van de werkgever de werknemer te informeren over de voorwaarden die op zijn arbeidsovereenkomst of -verhouding van toepassing zijn ⁽¹⁾;
- b) de arbeidstijd van mobiele werknemers wordt geregistreerd. De gegevens worden na afloop van de periode waarop zij betrekking hebben nog ten minste één jaar bewaard. De verantwoordelijkheid voor de registratie van de arbeidstijd van mobiele werknemers berust bij de werkgever. Op hun verzoek verstrekt de werkgever de mobiele werknemers een kopie van de geregistreerde gegevens.

Artikel 10**Gunstiger bepalingen**

Deze richtlijn doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van mobiele werknemers, toe te passen of in te voeren of om de toepassing van collectieve overeenkomsten of afspraken tussen de sociale partners die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en gezondheid van mobiele werknemers, te bevorderen of toe te staan.

Artikel 11**Sancties**

De lidstaten stellen sancties vast op overtredingen van de nationale bepalingen ter uitvoering van de richtlijn en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de toepassing van die sancties te verzekeren. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend.

Artikel 12**Onderhandelingen met derde landen**

Met het oog op de toepassing ten aanzien van mobiele werknemers van in een derde land gevestigde ondernemingen van een regeling die gelijkwaardig is met de regeling van deze richtlijn, zal de Gemeenschap na de inwerkingtreding van deze richtlijn met de betrokken derde landen onderhandelingen aangaan.

⁽¹⁾ PB L 288 van 18.10.1991, blz. 32.

Artikel 13**Verslag**

1. De lidstaten brengen de Commissie om de twee jaar verslag uit over de uitvoering van deze richtlijn, onder vermelding van de standpunten van de sociale partners. Deze informatie dient de Commissie te bereiken uiterlijk op 30 september na de datum waarop de door het verslag bestreken periode van twee jaar verstrijkt. De periode van twee jaar is dezelfde als die welke wordt bedoeld in artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85.

2. De Commissie brengt om de twee jaar verslag uit over de uitvoering van deze richtlijn door de lidstaten en de ontwikkelingen op het betreffende gebied. De Commissie dient dit verslag in bij het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's.

Artikel 14**Slotbepalingen**

1. De lidstaten nemen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen aan om uiterlijk ... (*) aan deze richtlijn te voldoen, of vergewissen zich ervan dat de sociale partners vóór deze datum via afspraken de nodige maatregelen hebben genomen; de lidstaten nemen de nodige maatregelen om te allen tijde de door deze richtlijn geëiste resultaten te kunnen waarborgen.

Wanneer de lidstaten de in de eerste alinea bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar de onderhavige richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. Onverminderd het recht van de lidstaten om, in het licht van de ontwikkeling van de situatie, andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen op het gebied van de arbeidstijd mits daarbij de hand wordt gehouden aan de minimeisen van deze richtlijn, vormt de uitvoering van deze richtlijn geen rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de personen als bedoeld in artikel 2, lid 1.

3. De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied reeds hebben vastgesteld of vaststellen.

Artikel 15**Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de datum van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 16**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

(*) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

Op 25 november 1998 heeft de Commissie, in het kader van haar mededeling ⁽¹⁾ over de organisatie van de arbeidstijd in de van Richtlijn 93/104/EG ⁽²⁾ uitgesloten sectoren en activiteiten, een voorstel ingediend voor een specifieke richtlijn, te weten een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de organisatie van de arbeidstijd van rijdend personeel in het wegvervoer en eigen rijders ⁽³⁾. Dit voorstel is gebaseerd op de artikelen 71 en 137, lid 2, van het EG-Verdrag.

Het Europees Parlement heeft op 14 april 1999 ⁽⁴⁾ over het voorstel van de Commissie advies uitgebracht en heeft in zijn Resolutie van 6 mei 1999 ⁽⁵⁾ zijn stemming bevestigd inzake het voorstel, waarvoor de procedure is veranderd (van samenwerking in medebeslissing) ten gevolge van de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 25 maart 1999 advies uitgebracht ⁽⁶⁾.

Het Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen ⁽⁷⁾.

Op 27 november 2000 heeft de Commissie een gewijzigd voorstel ingediend en tijdens de zitting van de Raad van 20 en 21 december 2000 heeft zij haar voorstel nogmaals gewijzigd overeenkomstig het ontwerp van een gemeenschappelijk standpunt van de Raad.

Op 23 maart 2001 heeft de Raad een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld, overeenkomstig artikel 251 van het EG-Verdrag.

II. DOELSTELLING

In het kader van de algemene Richtlijn 93/104/EG heeft de Commissie een specifieke richtlijn voorgesteld inzake de arbeidstijd voor het wegvervoer, teneinde rekening te houden met de kenmerken van de activiteiten van deze sector.

De communautaire wetgeving op sociaal gebied die thans voor de sector wegvervoer geldt bestaat uit twee verordeningen en een richtlijn, te weten Verordening (EEG) nr. 3820/85 ⁽⁸⁾, Verordening (EEG) nr. 3821/85 ⁽⁹⁾ en Richtlijn 88/599/EEG ⁽¹⁰⁾.

1. Verordening (EEG) nr. 3820/85 bevat voornamelijk bepalingen die van toepassing zijn op bestuurders in loondienst en op onafhankelijke chauffeurs die personen- of goederenvervoer verrichten binnen de Gemeenschap. De bepalingen van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) ⁽¹¹⁾ zijn van toepassing op bepaalde in de verordening bedoelde soorten vervoer.

⁽¹⁾ PB C 43 van 17.2.1999, blz. 1.

⁽²⁾ Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten de bestrijken (PB L 195 van 1.8.2000, blz. 41).

⁽³⁾ PB C 43 van 17.2.1999, blz. 4.

⁽⁴⁾ PB C 219 van 30.7.1999, blz. 231.

⁽⁵⁾ PB C 279 van 1.10.1999, blz. 270.

⁽⁶⁾ PB C 138 van 18.5.1999, blz. 33.

⁽⁷⁾ Brief van 25 juni 1999.

⁽⁸⁾ Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1).

⁽⁹⁾ Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2135/98 (PB L 274 van 9.10.1998, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ Richtlijn 88/599/EG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 (PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2135/98 (PB L 274 van 9.10.1998, blz. 1).

⁽¹¹⁾ Overeenkomst van 1 juli 1970, tot 31 maart 1971 te Genève open voor ondertekening.

Deze verordening bevat bepalingen betreffende de eisen waaraan de bemanningen moeten voldoen (bijvoorbeeld leeftijd, beroepsopleiding), rijtijden, onderbrekingen en rusttijden, verbod van bepaalde soorten beloningen, mogelijke afwijkingen, controle en sancties.

De verordening gaat alleen over de rijtijden en niet in normatieve zin over de andere tijd die het rijdend personeel en de eigen rijders op het werk doorbrengen. De arbeidstijdenregelingen variëren per lidstaat qua vorm en inhoud.

2. De Commissie is van oordeel dat er geen rechtvaardiging is in het kader van de interne markt voor een handhaving van verschillen inzake arbeidstijden omdat dat de bedrijven in een situatie van oneerlijke concurrentie plaatst. Volgens de Commissie blijken gemeenschappelijke voorschriften inzake de arbeidstijdsduur dus noodzakelijk te zijn. In het kader van de liberalisering van het wegvervoer, van de ontwikkeling ervan en van de toename van het verkeer met derde landen zijn deze voorschriften volgens de Commissie eveneens noodzakelijk ter voorkoming van het gevaar dat de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs verslechteren en dat de veiligheid afneemt. De Commissie wijst er ook op dat alle bestuurders, al dan niet in loondienst, op gelijke voet moeten komen te staan, hetgeen inhoudt dat vormen van onderaanneming die thans buiten de werkingssfeer van de verordening inzake de arbeidstijden vallen, daarin moeten worden opgenomen.
3. Om deze redenen voorziet het voorstel voor een sectoriële richtlijn in de vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor de arbeidstijdsduur van het rijdend personeel en de eigen rijders. In het aanvankelijke voorstel van de Commissie van 1998 werd niet voorzien in de tijdelijke uitsluiting van de eigen rijders van de werkingssfeer van de richtlijn. In het gewijzigde voorstel van november 2000 wordt daarentegen bepaald dat de richtlijn drie jaar na de uiterste datum voor de omzetting geldt voor de eigen rijders. De Commissie heeft haar voorstel op dit punt gewijzigd, niet op verzoek van het Europees Parlement, maar om rekening te houden met de patstelling binnen de Raad, die een gevolg is van het feit dat de standpunten van de delegaties over de vraag of de eigen rijders wel of niet in het toepassingsgebied van de richtlijn moeten worden opgenomen, uiteenlopen. Zoals in punt I is aangegeven, heeft de Commissie haar voorstel in december 2000 nogmaals gewijzigd overeenkomstig het gemeenschappelijk standpunt van de Raad.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Toepassingsgebied van de richtlijn (vooral artikel 2)

Het gemeenschappelijk standpunt voorziet erin dat de richtlijn alleen geldt voor mobiele werknemers die in dienst zijn bij in een lidstaat gevestigde vervoerondernemingen en die deelnemen aan mobiele wegvervoersactiviteiten die vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85, of, indien dit niet het geval is, onder de AETR-overeenkomst. Ook voorziet de richtlijn erin dat de basisbescherming uit hoofde van de algemene Richtlijn 93/104/EG geldt voor mobiele werknemers die zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn.

Al naar gelang van de resultaten van een analyse die de Commissie uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn moet indienen, kan zij een voorstel doen over de voorwaarden waaronder de eigen rijders aan de richtlijn zullen worden onderworpen, uiterlijk zes jaar na de inwerkingtreding ervan.

2. Definities van arbeidstijd en beschikbaarheidstijd (artikel 3, onder a) en b))

In het gemeenschappelijk standpunt wordt in de definitie van arbeidstijd ook de tijd opgenomen gedurende dewelke de werknemer op de plaats van het werk moet blijven en in opdracht van zijn werkgever niet vrijelijk over zijn tijd kan beschikken. In het standpunt wordt eraan toegevoegd, bij wijze van voorbeeld, dat de tijd gedurende dewelke hij moet wachten op het laden of lossen wanneer de duur daarvan vooraf niet bekend is, wordt beschouwd als arbeidstijd, en vervolgens wordt dit criterium nader toegelicht.

In het gemeenschappelijk standpunt wordt beschikbaarheidstijd overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 gedefinieerd als andere tijd dan de rustpauzes of rusttijden gedurende dewelke de mobiele werknemer niet op de plaats van het werk hoeft te blijven, maar wel beschikbaar moet zijn om gevolg te geven aan eventuele oproepen tot begin of hervatting van de rit of tot andere werkzaamheden. Die tijden en hun verwachte duur moeten vooraf aan de mobiele werknemer bekend zijn, dat wil zeggen hetzij vóór het vertrek of vóór het daadwerkelijke begin van de beschikbaarheidstijd, hetzij volgens door de sociale partners overeengekomen en/of door de wetgeving van de lidstaten omschreven algemene voorwaarden.

Deze tijden worden niet beschouwd als werktijden.

3. Nachtarbeid (artikel 3, onder g) en h) — definities — en artikel 7 — regelgeving)

In het gemeenschappelijk standpunt wordt als nachtarbeid beschouwd iedere vorm van werk dat in de nachttijd wordt verricht, te weten tussen 00.00 en 07.00 uur, en er wordt gepreciseerd dat, indien er nachtarbeid wordt verricht, de dagelijkse arbeidstijd voor iedere periode van 24 uur niet meer mag bedragen dan 10 uur. Voorts wordt voorzien in de mogelijkheid van afwijkingen.

IV. AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

1. Door de Raad en de Commissie overgenomen amendementen van het Europees Parlement

De Raad heeft acht van de 16 amendementen van het Europees Parlement aanvaard, letterlijk, gedeeltelijk of naar de geest ervan:

- in overweging 14 van het gemeenschappelijk standpunt, inzake artikel 4, onder a), amendement nr. 1;
- in artikel 2, lid 1, de amendementen nrs. 2 en 25. De uitsluiting van het toepassingsgebied van de richtlijn van de mobiele werknemers die deelnemen aan wegvervoersactiviteiten die niet vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85, houdt in dat de in deze twee amendementen beschreven gevallen worden uitgesloten van de toepassing van de richtlijn;
- in artikel 3, onder a), eerste streepje („als arbeidstijd wordt beschouwd de tijd die wordt besteed aan alle andere werkzaamheden met het oog op de veiligheid van het voertuig, de lading of de passagiers”), amendement nr. 7;
- in artikel 8, amendement nr. 12, tweede en derde deel, evenals amendement nr. 13;
- in artikel 9, onder b), amendement nr. 14 (de gegevens worden echter één jaar bewaard in plaats van de twee jaar van het amendement) evenals amendement nr. 15;
- in artikel 14, lid 2, amendement nr. 17 over de bepaling inzake de toevoeging van de clausule ter voorkoming van verlaging. De Raad heeft er de voorkeur aan gegeven deze clausule een plaats te geven in het artikel met de slotbepalingen en niet in artikel 10 (artikel 9 van het gewijzigde voorstel), over de gunstiger bepalingen.

De Commissie heeft haar voorstel overeenkomstig het gemeenschappelijk standpunt van de Raad gewijzigd.

2. Niet door de Raad en de Commissie overgenomen amendementen van het Europees Parlement

De Raad heeft onderstaande amendementen niet overgenomen.

De Commissie heeft haar voorstel overeenkomstig het gemeenschappelijk standpunt van de Raad gewijzigd.

2.1. Eigen rijders

Aangezien de eigen rijders tijdelijk zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn, heeft de Raad de amendementen die meer in het bijzonder betrekking hebben op de bestuur-

ders, niet overgenomen, te weten de amendementen nrs. 3, 4, 5, 6, 8 (eerste deel) en 16. Overeenkomstig het verzoek van het Europees Parlement, weerspiegeld in amendement nr. 10, is middels het gemeenschappelijk standpunt (artikel 3, onder e)) in de richtlijn de definitie van eigen rijder ingevoerd. Deze definitie verschilt echter van de door het Europees Parlement voorgestelde definitie, maar is, gezien artikel 2, lid 1, tweede alinea, van het gemeenschappelijk standpunt, niet definitief.

2.2. *Nachtarbeid (artikel 3, onder g) en h), en artikel 7)*

De Raad heeft de amendementen nrs. 9, 30 en 12 (eerste deel) (opheffing van de mogelijkheid om af te wijken van artikel 7), waarmee werd beoogd de betrokkenen de qua veiligheid en gezondheid vereiste bescherming te bieden, niet overgenomen. De Raad heeft geoordeeld dat er een zekere mate van soepelheid dient te worden toegestaan in de regulering van nachtarbeid van de mobiele werknemers die wegvervoersactiviteiten verrichten, gelet op de aard van deze activiteit. Bovendien staat in artikel 17 bis van Richtlijn 93/104/EG dat artikel 8 van die richtlijn, over de duur van de nachtarbeid, niet van toepassing is op mobiele werknemers: de gemeenschappelijke voorschriften op dit gebied vallen dus onder de sectoriële richtlijnen waarin deze voorschriften worden aangepast aan de specifieke eisen.

2.3. *Voorafgaande bekendheid met het begin van de „beschikbaarheidstijd” (artikel 3, onder b))*

De Raad heeft amendement nr. 8 (tweede deel) niet overgenomen. Hierin werd gepreciseerd dat de „wachttijd” die overeenkomt met de „beschikbaarheidstijd” van artikel 3, onder b), van het gemeenschappelijk standpunt „ten minste een dag van tevoren bekend moet zijn en vóór het eind van de voorafgaande periode van arbeid in ploegendienst volgens de door de sociale partners overeengekomen voorwaarden en overeenkomstig het in de wetgeving van de lidstaten bepaalde”. Teneinde de soepelheid te garanderen die nodig is voor het uitvoeren van het vervoer, wordt in het gemeenschappelijk standpunt gesteld dat de mobiele werknemer „hetzij vóór het vertrek of vóór het daadwerkelijke begin van de periode in kwestie, hetzij volgens door de sociale partners overeengekomen en/of door de wetgeving van de lidstaten omschreven algemene voorwaarden” kan worden meegedeeld dat hij beschikbaar moet blijven.

2.4. *Afwijkingen ten aanzien van de rusttijden (artikel 8)*

In het eerste deel van amendement nr. 12 stelt het Europees Parlement voor de mogelijkheid te bieden van afwijkingen van de bepalingen inzake de rusttijden (artikel 6 van het gemeenschappelijk standpunt). In artikel 8 van het gemeenschappelijk standpunt wordt deze mogelijkheid daarentegen niet geboden want artikel 6, over de rusttijden, verschilt van het aanvankelijke voorstel van de Commissie en bevat geen aanvullende clausules meer betreffende de rust van mobiele werknemers die niet vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85 of anderszins de AETR-overeenkomst. In artikel 2, lid 2, van het gemeenschappelijk standpunt staat namelijk dat voor deze mobiele werknemers de bepalingen van algemene Richtlijn 93/104/EG gelden.

2.5. *Sancties (artikel 11)*

De Raad heeft amendement nr. 18, waarin werd beoogd dat de lidstaten een gemeenschappelijk arsenaal aan sancties zouden vaststellen, niet overgenomen.

De Raad heeft geoordeeld dat het niet aanvaardbaar is de lidstaten te verplichten hun sanctieregelingen te harmoniseren. Overeenkomstig de subsidiariteitsbeginselen staat het de lidstaten vrij op dit gebied zelf maatregelen te treffen.

2.6. *Reglementering van de onderaanneming*

De Raad heeft amendement nr. 19, waarin met name werd beoogd in het artikel met de slotbepalingen (artikel 14 van het gemeenschappelijk standpunt) een nieuw lid op te nemen over reglementering van de onderaanneming, niet overgenomen. De Raad is van oordeel dat deze taak tot de bevoegdheid van de lidstaten behoort.
