

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen”**

COM(2008) 650 final — 2008/0195 (COD)

(2009/C 228/14)

De Raad heeft op 6 november 2008 overeenkomstig de artikelen 71 en 137, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het

*„Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen”*

Het bureau van het Comité heeft de afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij” op 2 december 2008 belast met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden.

Gezien de urgentie van de werkzaamheden heeft het Comité tijdens zijn op 24 en 25 maart 2009 gehouden 452<sup>e</sup> zitting (vergadering van 25 maart) de heer MORDANT als algemeen rapporteur aangewezen en onderstaand advies met 93 stemmen vóór en 7 stemmen tegen, bij 7 onthoudingen, goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het EESC is van mening dat de door de Commissie voorgestelde richtlijn moeilijk uitvoerbaar zal zijn, enorme extra kosten met zich mee zal brengen en ook tot meer administratieve lasten zal leiden. Bovendien sluit de voorgestelde richtlijn niet aan bij een van de belangrijkste doelstellingen van Richtlijn 2005/15/EG, namelijk het opstellen van minimumnormen betreffende de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen. Die normen moeten hun gezondheid en veiligheid ten goede komen, de verkeersveiligheid vergroten en voor gelijke concurrentievoorwaarden zorgen. De situatie is als volgt: een mobiele werknemer mag conform verordening 561/2006 inzake rij- en rusttijden niet langer dan 48 uur werken (gemiddeld), terwijl een zelfstandige bestuurder conform dezelfde verordening elke week 86 uur mag werken.

1.2 Los van de groei van de andere vervoerswijzen (spoor en water) zal het vervoer over de weg in Europa in de komende twintig jaar naar verwachting met 50 % toenemen. Niet het statuut van bestuurders is bepalend voor het halen van de doelstellingen van de richtlijn, maar de omstandigheden waarin zij hun mobiele transportactiviteiten verrichten.

1.3 De conclusies in dit advies komen in grote lijnen overeen met die van het EESC-advies „Wegvervoer – werktijden van zelfstandige bestuurders” <sup>(1)</sup>.

Het EESC gaat in dit advies in op de volgende punten:

— Alle zelfstandige bestuurders moeten conform artikel 2 van Richtlijn 2002/15/EG onder deze richtlijn gaan vallen (met ingang van maart 2009). Dat is goed voor de verkeersveiligheid, draagt bij aan eerlijke concurrentieverhoudingen en verbetert de arbeidsvoorwaarden – en met name de fysieke en mentale gezondheid – van mobiele en zelfstandige werknemers.

— Van groot belang zijn een juiste omzetting van de richtlijn door de lidstaten (waarbij met name de definitie van „zelfstandige bestuurder” aandacht verdient) en de gedeelde verantwoordelijkheid van de verschillende schakels in de transportketen, zoals het geval is in de verordening inzake rij- en rusttijden.

1.4 De richtlijn is alleen uitvoerbaar als in de vervoerssector duidelijk minimumnormen worden gehanteerd voor de sociale bescherming van alle personen die, ongeacht hun statuut, mobiele vervoersactiviteiten verrichten.

1.5 Als besloten wordt om zelfstandige werknemers onder het toepassingsgebied van de richtlijn te laten vallen, moeten hun administratieve taken wel zoveel mogelijk worden vereenvoudigd. Bij de definitie van de arbeidstijd van zelfstandige bestuurders wordt ervan uitgegaan dat algemene administratieve taken niet onder die arbeidstijd vallen.

1.6 Als zelfstandige bestuurders ook onder Richtlijn 2002/15/EG gaan vallen, is er wel een aantal maatregelen nodig om toezicht te houden op de toepassing en inachtneming van deze richtlijn.

## 2. Inleiding

2.1 Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 is op 23 maart 2005 in werking getreden. De richtlijn heeft betrekking op de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen. Met nieuwe gemeenschappelijke regels zorgt de richtlijn voor sociale minimumnormen ter bescherming van de betrokken werknemers. Deze normen betekenen een grote stap vooruit voor de gezondheid en de veiligheid van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen en komen bovendien de verkeersveiligheid en een eerlijke concurrentie ten goede.

<sup>(1)</sup> PB C 27 van 3 februari 2009, blz. 49-51

2.2 De richtlijn, die mobiele werknemers moet behoeden voor de negatieve gevolgen van te lange werktijden, voor te weinig rusttijden en voor een onregelend werkritme, is een speciaal onderdeel van de algemene Richtlijn 2003/88/EG inzake de organisatie van de arbeidstijd. Zij vormt een aanvulling op Verordening 561/2006 van 15 maart 2006, die gemeenschappelijke regels bevat voor de rij-en rusttijden in het vervoer.

2.3 Toen de richtlijn na de bemiddelingsprocedure werd goedgekeurd, spraken de Raad en het Parlement af dat zij vanaf 23 maart 2009 in de eerste plaats voor zelfstandige bestuurders zou gaan gelden. De Commissie werd verzocht om twee jaar vóór deze datum aan de Raad en het Parlement een rapport over te leggen en op basis hiervan een wetsvoorstel uit te werken waarin moest komen te staan onder welke voorwaarden de richtlijn wel of niet op zelfstandige bestuurders van toepassing zou zijn.

### 3. Voorstel van de Commissie

3.1 De Commissie stelt voor Richtlijn 2002/15/EG zo te wijzigen dat zelfstandige bestuurders er niet langer onder vallen. Ook wil zij het toepassingsgebied van de richtlijn verduidelijken: deze moet gelden voor alle mobiele werknemers, met inbegrip van de zogenaamde „schijnzelfstandigen”, namelijk bestuurders die officieel zelfstandig zijn, maar die hun werkzaamheden niet vrij kunnen organiseren.

3.2 De Commissie geeft de volgende definitie van een „mobiele werknemer”: „iedere persoon die niet aan een werkgever gebonden is door een arbeidsovereenkomst of enige andere arbeidsrechtelijke ondergeschiktheidsrelatie, maar:

- a) die de bedoelde activiteiten niet vrij kan organiseren;
- b) wiens inkomen niet rechtstreeks afhankelijk is van de gemaakte winst;
- c) die niet vrij is om individueel of in samenwerking met andere zelfstandige bestuurders handelsbetrekkingen met verscheidene klanten te onderhouden.”

3.3 De Commissie stelt een extra criterium voor „nachtwerk” voor. In Richtlijn 2002/15/EG werd elke 's nachts verrichte activiteit nog als nachtwerk beschouwd. Maar de Commissie stelt nu voor om deze term alleen te gebruiken voor werkzaamheden gedurende een arbeidstijd die minstens twee tijdens de nacht gepresteerde werkuren omvat.

3.4 Het richtlijnvoorstel bevat ook een nieuw artikel inzake een controlesysteem om een correcte en consequente toepassing van de in Richtlijn 2002/15/EG vastgestelde regels te waarborgen. De nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de richtlijn dienen in dit verband over voldoende gekwalificeerde inspecteurs beschikken en nemen daartoe alle passende maatregelen.

3.5 Om een daadwerkelijke, efficiënte en uniforme tenuitvoerlegging van de richtlijn in de hele Gemeenschap te waar-

borgen zal de Commissie het overleg tussen de lidstaten ondersteunen teneinde:

- a) de administratieve samenwerking tussen hun bevoegde autoriteiten te versterken
- b) een gemeenschappelijke aanpak te bevorderen;
- c) de dialoog tussen de vervoerssector en de handhavinginstanties te faciliteren.

### 4. Algemene opmerkingen

4.1 Met betrekking tot de in de effectbeoordeling geconstateerde problemen wijst de Commissie op het volgende: „De verkeersveiligheid, die in het gedrang kan komen door slaaptkort van bestuurders, wordt gewaarborgd door een strikte controle op de rijtijden en rustperiodes van alle bestuurders, ongeacht hun statuut. Derhalve levert de arbeidstijdenrichtlijn slechts een beperkte extra bijdrage tot de verkeersveiligheid.” In de conclusies van de effectbeoordeling geeft de Commissie de voorkeur aan de optie om zelfstandige bestuurders niet onder de richtlijn te laten vallen en er tegelijkertijd door middel van een doelmatiger handhaving voor te zorgen dat de richtlijn wel van toepassing is op schijnzelfstandigen. Dat zal tot minder concurrentievervalsing leiden en voor een betere sociale bescherming van werknemers en daarmee gelijkgestelde categorieën zorgen.

4.2 Meerdere sociale gesprekspartners vinden dat de uitsluiting van zelfstandige werknemers uit het toepassingsgebied van de richtlijn neerkomt op concurrentievervalsing in de sector wegvervoer. In zijn recente advies over de tussentijdse evaluatie van het Witboek vervoer (TEN 257, rapporteur: de heer Barbadillo Lopez) <sup>(1)</sup> formuleert het Comité dan ook de volgende eis:

*„In de sociale regelgeving voor het vervoer over de weg moet de gelijke behandeling van werkenden – werknemers of zelfstandigen – gegarandeerd zijn. Richtlijn 2002/15/EG van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, dient daarom onverwijld, dus zonder de voorziene overgangperiode af te wachten, van kracht te worden voor zelfstandigen. Deze richtlijn is immers bedoeld om de verkeersveiligheid te vergroten, oneerlijke concurrentie te voorkomen en de arbeidsomstandigheden te verbeteren” (par. 4.3.1.2).*

4.3 Los van de groei van de andere vervoerswijzen (spoor en water) zal het vervoer over de weg in Europa in de komende twintig jaar naar verwachting met 50 % toenemen. De fysieke en mentale gezondheid van bestuurders van 3,5 tot 60 ton zware voertuigen, verkeersveiligheid en een eerlijke concurrentie zijn wat dit betreft alleen te garanderen als duidelijk minimumnormen worden vastgelegd voor de sociale bescherming van alle personen die, ongeacht hun statuut, mobiele vervoersactiviteiten verrichten. Niet het statuut van bestuurders moet doorslaggevend zijn, maar het feit dat mobiele transportactiviteiten worden verricht.

<sup>(1)</sup> PB C 161 van 13.7.2007, p. 89.

4.4 In zijn advies „Wegvervoer – werktijden van zelfstandige bestuurders” (TEN/326) heeft het EESC serieuze kanttekeningen geplaatst bij de conclusies in de effectbeoordeling betreffende de verkeersveiligheid, de concurrentievoorwaarden en de sociale aspecten.

Het wees ook op het volgende: „Te lange werktijden zijn een belangrijke bron van vermoeidheid, vergroten het risico dat bestuurders achter het stuur in slaap vallen”.

En ten slotte wees het hierop: „Van eerlijke mededinging is sprake als in de prijzen die de grote distributie- en vervoersbedrijven met hun onderaannemers afspreken, rekening wordt gehouden met de sociale wetgeving voor de sector, zoals die voor mobiele werknemers en voor zelfstandigen geldt”.

4.5 In de effectbeoordeling wordt ten onrechte beweerd dat de Richtlijn betreffende werktijden geen meerwaarde zou hebben voor de verkeersveiligheid. De situatie is als volgt: een mobiele werknemer mag conform verordening 561/2006 inzake rij- en rusttijden niet langer dan 48 uur werken (gemiddeld), terwijl een zelfstandige bestuurder conform dezelfde verordening elke week 86 uur mag werken.

4.6 Volgens het voorstel van de Commissie dient een als „schijnzelfstandige” aangemerkte bestuurder zich te houden aan de richtlijn inzake werktijden. Maar op de volgende vragen blijft zij het antwoord schuldig. Als hij een mobiele werknemer wordt, dan dient hij een arbeidscontract te hebben. Bij welke werkgever zou hij dan in dienst zijn? En wat als het voertuig gewoon zijn eigendom is? Als hij geïnvesteerd heeft in infrastructuur en dergelijke, wie draagt dan de gevolgen daarvan? Wat moeten de landen doen die de richtlijn al laten gelden voor zelfstandige bestuurders?

4.7 Het voorstel van de Commissie zou wel eens enorme extra kosten en administratieve rompslomp met zich mee kunnen brengen.

4.8 Richtlijn 2002/15/EG kan volgens het EESC echter alleen van toepassing worden verklaard op zelfstandige bestuurders als deze op correcte wijze wordt omgezet, met name wat de definitie van dit type bestuurders betreft. In de Richtlijn zou moeten komen te staan dat algemene administratieve taken niet onder de werktijd van zelfstandige werknemers vallen.

Brussel, 25 maart 2009

De Voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Mario SEPI

---