

Vragen en antwoorden over de uitvoering van mobiliteitspakket 1

Mobiliteitspakket 1 is van kracht en de sociale bepalingen betreffende rij- en rusttijden van bestuurders zijn van toepassing sinds 20 augustus 2020. De Europese Commissie wil nu in de eerste plaats een gemeenschappelijke interpretatie en een consistente uitvoering van de nieuwe bepalingen waarborgen. Zij heeft dan ook een eerste reeks vragen en antwoorden opgesteld om de dringendste vragen van de sector over de uitvoering te beantwoorden. Die reeks zal zo nodig worden aangevuld met meer vragen en antwoorden over andere bepalingen van mobiliteitspakket 1. Ze moet dienen als leidraad voor bestuurders, wegvervoerders en handhavers, zodat de regels in de hele EU op dezelfde wijze worden toegepast en gecontroleerd.

LET OP: Deze reeks vragen en antwoorden is opgesteld door de diensten van de Commissie en houdt geen verplichting voor de Europese Commissie in. Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft de bevoegdheid om een bindende interpretatie van de Uniewetgeving te geven. In dat verband wordt opgemerkt dat artikel 8, leden 8 en 8 bis, van Verordening (EG) nr. 561/2006, waarop de vragen 1 tot en met 6 betrekking hebben, momenteel voorwerp zijn van een beroep tot nietigverklaring bij het Hof van Justitie. De voorbeelden zijn illustratief en de lijst van concrete voorbeelden zal verder worden uitgewerkt.

I. Terugkeer van een bestuurder

[1. Hoe moet de verplichte terugkeer naar “huis” van de bestuurder worden opgevat en toegepast? Wat zijn de respectieve rechten en plichten van de werkgever en de bestuurder?]

Artikel 8, lid 8 bis

Het doel van de maatregel is betere arbeidsomstandigheden voor bestuurders in het wegvervoer te creëren door te vermijden dat zij buitensporig lang onderweg zijn.

Een vervoersonderneming moet het werk van haar bestuurders zodanig organiseren dat die “naar huis” kunnen terugkeren binnen elke periode van drie of vier opeenvolgende weken, al naargelang de bestuurder twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen.

Volgens artikel 8, lid 8 bis, van de verordening moet een werkgever twee mogelijke terugkeerplaatsen aanbieden: de exploitatievestiging in de lidstaat van vestiging van de werkgever, waar bestuurders normaal gesproken gestationeerd zijn, of de woonplaats van de bestuurder, als die verschillend is van de plaats van vestiging van de werkgever.

In overweging 14 van de verordening wordt gesteld: “[...] de bestuurders zijn vrij te bepalen waar zij hun rusttijd willen doorbrengen”; de bestuurder kan dus een van de twee door de werkgever aangeboden mogelijkheden kiezen. Dat betekent dat een werkgever zijn bestuurders niet kan dwingen om zijn vestigingsplaats als terugkeerplaats te kiezen.

Maar wat als de bestuurder geen keuze tussen die twee mogelijkheden kenbaar maakt? In dat geval mag de werkgever zelf kiezen, afhankelijk van de optie die zijn voorkeur geniet. Een e-mail aan een bestuurder waarin die wordt gevraagd om te kiezen tussen zijn woonplaats of de

exploitatievestiging van de onderneming, waarop de bestuurder vervolgens niet antwoordt, kan bijvoorbeeld als bewijs dienen.

Een andere kwestie is de plaats waar de bestuurder uiteindelijk zijn rusttijd doorbrengt. De verordening schrijft geen specifieke plaats voor en het EU-recht kan op dat punt niet worden geschonden. Maar de werkgever moet hoe dan ook de door de verordening voorgeschreven terugkeermogelijkheden aanbieden. De regel legt een verplichting van organisatorische aard op, in combinatie met de verplichting om de desbetreffende registers bij te houden voor controle door de bevoegde autoriteiten.

Hoewel de bestuurder zijn rustplaats kan kiezen, kan hij de werkgever niet ontheffen van de plicht om het werk zodanig te organiseren dat de bestuurder regelmatig naar “huis” kan terugkeren. De vervoersonderneming blijft daartoe verplicht, ongeacht de verklaring van de bestuurder en wat hij uiteindelijk beslist.

Kortom, een werkgever is verplicht het werk zo te organiseren dat zijn bestuurders de mogelijkheid krijgen om terug te keren naar hun woonplaats of naar de exploitatievestiging van de werkgever waar zij normaal gesproken gestationeerd zijn. De werkgever moet daartoe zelf actie ondernemen, zonder dat de bestuurders er specifiek om verzoeken. De daadwerkelijke rustplaats wordt door de bestuurders gekozen, en zij noch de werkgever hoeven daarvan enig specifiek bewijs bij te houden.

Een voorbeeld: een Poolse chauffeur die in Slowakije woont en voor een in Polen gevestigde onderneming werkt, rijdt met de vrachtwagen tussen Frankrijk en Spanje. De werkgever moet de chauffeur de keuze bieden en de werkzaamheden zo organiseren dat hij regelmatig naar zijn woonplaats (in Slowakije) of naar de exploitatievestiging van de onderneming (in Polen) kan terugkeren. De chauffeur kan de werkgever echter laten weten dat hij er bijvoorbeeld voor kiest zijn rusttijd te gebruiken voor een vakantie in Zuid-Italië. Hij gaat daarna van de plaats waar hij zijn rusttijd heeft genomen (in Italië) rechtstreeks naar de plaats waar hij het werk weer opneemt (in Spanje of Frankrijk).

[2. Hoe moet de vervoersonderneming aantonen dat zij de werkzaamheden zodanig heeft georganiseerd dat de bestuurder kan terugkeren naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de onderneming?]

Artikel 8, lid 8 bis

Vervoersondernemingen gebruiken tachograafgegevens, de dienstroosters van de bestuurders of andere documenten om aan te tonen dat zij voldoen aan de verplichting om de terugkeer van de bestuurder te organiseren (overweging 14 van Verordening (EG) nr. 561/2006). Andere documenten waaruit blijkt dat de werkgever de bestuurder daadwerkelijk de mogelijkheid heeft geboden om terug te keren naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de onderneming, zijn onder meer vervoersbewijzen of enig ander bewijs van andere

reisarrangementen (bv. een bewijs dat een bestuurder “naar huis” is gebracht door een minibus die door de werkgever ter beschikking is gesteld).

Het bewijs moet in de bedrijfsgebouwen van de onderneming worden bewaard en op verzoek worden overgelegd aan de controleautoriteiten van de lidstaat van vestiging van de werkgever of aan de controleautoriteiten van andere lidstaten. Van de bestuurder mag niet worden verlangd dat hij over dergelijke bewijzen beschikt, noch dat hij een bewijs kan voorleggen van de plaats waar hij een normale wekelijkse rusttijd of een langere onderbreking heeft genomen. Na een wegcontrole kunnen de controleautoriteiten bijvoorbeeld besluiten aanvullende informatie over de activiteit van een bestuurder te vragen aan de autoriteiten van de lidstaat waar de wegvervoerder is gevestigd. In Verordening (EG) nr. 561/2006 en Richtlijn 2006/22/EG is bepaald dat de lidstaten elkaar moeten helpen bij de toepassing en de controle op de naleving van de verordening.

De verplichting van de werkgever om een regelmatige terugkeer van een bestuurder mogelijk te maken, is organisatorisch van aard, in combinatie met de verplichting om een register bij te houden voor controle door de bevoegde autoriteiten. Een door een bestuurder ondertekende verklaring van afstand (bijvoorbeeld in het kader van een arbeidsovereenkomst of een verklaring waarbij de bestuurder van tevoren afstand doet van het recht om terug te keren, d.w.z. voordat hij een aanbod van de werkgever ontvangt) waarin hij afziet van zijn recht om voor terugkeer “naar huis” te kiezen, ontslaat de werkgever derhalve niet van de verplichting om daadwerkelijk een terugkeermogelijkheid aan te bieden, noch van de verplichting om het werk dienovereenkomstig te organiseren.

[3. Wie betaalt de reiskosten van een bestuurder die terugkeert naar de exploitatievestiging van de onderneming of naar zijn woonplaats?]

Artikel 8, lid 8 bis

Als een bestuurder zijn werktijd beëindigt in een van de twee mogelijke terugkeerplaatsen of in de nabijheid daarvan, zijn er geen extra reiskosten voor de werkgever.

Als de werkperiode voorafgaand aan de terugkeer naar een van beide plaatsen eindigt op een plaats die ver van de gekozen terugkeerplaats verwijderd is, is de werkgever niet alleen verantwoordelijk voor de organisatie van de terugkeer van de bestuurder maar dient hij ook de reiskosten te dragen.

Als een bestuurder besluit geen gebruik te maken van het aanbod van de werkgever om terug te keren naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de werkgever en zijn rusttijd op een andere plaats wenst door te brengen, moet hijzelf de eventuele reiskosten van en naar die plaats dragen.

Datzelfde geldt voor bestuurders met een verblijfplaats in een derde land die in dienst zijn van een in de EU gevestigde onderneming.

[4. Geldt de bepaling voor zelfstandige bestuurders? Hoe kan een zelfstandige bestuurder aantonen dat hij heeft voldaan aan de verplichting om terug te keren naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de onderneming?]

Artikel 8, lid 8 bis

Artikel 8, lid 8 bis, geldt alleen voor bestuurders in loondienst.

In Verordening (EG) nr. 561/2006 is niet gedefinieerd wat bepalend is voor de arbeidsverhouding. Bij gebrek aan een verwijzing naar het nationale recht moet het begrip echter zo worden opgevat dat het een autonome betekenis heeft op basis van objectieve factoren.

Voor de interpretatie ervan kan inspiratie worden geput uit de jurisprudentie met betrekking tot soortgelijke situaties (zie zaken C-658/18, punten 88 e.v.; C-147/17, punten 41 e.v.; C-316/13, punten 27 e.v.). Of er sprake is van een arbeidsverhouding moet derhalve worden bepaald aan de hand van de feiten die verband houden met de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden en niet aan de hand van de beschrijving van de arbeidsverhouding door de betrokken partijen. Volgens het Hof moet het antwoord op de vraag of iemand al dan niet werknemer is, worden vastgesteld op basis van objectieve criteria die de arbeidsverhouding onderscheiden aan de hand van de rechten en plichten van de betrokkenen. Het essentiële kenmerk van een arbeidsverhouding is dat iemand gedurende een bepaalde tijd voor een ander en onder diens leiding prestaties levert en in ruil daarvoor een vergoeding ontvangt.

In dezelfde zin kan ook rekening worden gehouden met de definitie van “zelfstandige bestuurder” in Richtlijn 2002/15/EG, ook al is die definitie als zodanig niet van toepassing in het kader van Verordening (EG) nr. 561/2006. Een activiteit die wordt uitgeoefend als “zelfstandige bestuurder” in de zin van die definitie, mag niet worden beschouwd als een activiteit die aanleiding geeft tot een arbeidsverhouding in de zin van artikel 8, lid 8 bis, van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Echte zelfstandigen vallen niet onder het toepassingsgebied van artikel 8, lid 8 bis. Een persoon die als zelfstandige wordt aangemerkt maar wiens situatie voldoet aan de voorwaarden van een arbeidsverhouding met een andere natuurlijke persoon of rechtspersoon, moet in plaats daarvan als werknemer in de zin van artikel 8, lid 8 bis, worden beschouwd en valt dus onder die bepaling.

II. Verbod om de normale wekelijkse rusttijd in de cabine van het voertuig te nemen

[5. Wat wordt verstaan onder een passend gendervriendelijk verblijf voor het nemen van de normale wekelijkse rusttijden?]

Artikel 8, lid 8

In de wetgeving wordt verduidelijkt dat normale wekelijkse rusttijden van ten minste 45 uur niet in de cabine van het voertuig mogen worden genomen, maar moeten worden genomen in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen.

De wetgeving bevat geen definitie of een lijst van criteria om het begrip “passende accommodatie” te definiëren, en het is belangrijk dat enige flexibiliteit wordt geboden wat betreft het door de bestuurders te gebruiken verblijf.

Artikel 8, lid 8, schrijft echter duidelijk voor dat het verblijf geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen moet bieden. De faciliteiten moeten voldoende privacy bieden voor iedereen afzonderlijk.

Een hotel, een huurappartement in een motel of een particuliere woning zijn verschillende verblijfstypes die aan die criteria kunnen voldoen.

[6. Welk bewijs moet een bestuurder aan een controleur overleggen om aan te tonen dat hij de normale wekelijkse rusttijd niet in de vrachtwagen heeft doorgebracht, maar in een passend verblijf?]

Artikel 8, lid 8

Volgens artikel 34, lid 3, van Verordening (EU) nr. 165/2014 mogen de lidstaten bestuurders niet verplichten formulieren over te leggen waaruit blijkt welke activiteiten zij buiten het voertuig verrichten. Dat geldt ook voor de normale wekelijkse rusttijd buiten het voertuig. Handhavers kunnen bestuurders dus geen documenten vragen waaruit blijkt dat zij hun normale wekelijkse rusttijd voorafgaand aan de controle langs de weg niet in het voertuig hebben doorgebracht.

Bestuurders of werkgevers kunnen alleen een boete krijgen voor niet-naleving van het verbod om de normale wekelijkse rusttijd (of een rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie) in het voertuig te nemen als zij op het moment van de controle worden betrapt op het nemen van een normale wekelijkse rusttijd in het voertuig.

III. Veerbootregel

[7. Moet een bestuurder die een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, tijdens een reis van ten minste 8 uur en met toegang tot een slaapcabine, de andere delen van de normale wekelijkse rusttijd in een geschikt verblijf nemen of mag hij die delen van de normale wekelijkse rusttijd in het voertuig doorbrengen?]

Artikel 9

Overeenkomstig artikel 8, lid 8, van Verordening (EG) nr. 561/2006 mogen normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerder genomen verkorte wekelijkse rusttijden niet in een voertuig worden genomen. Zij moeten worden genomen in een passend verblijf, zoals beschreven in de verordening.

Artikel 9, lid 1, van de verordening heeft betrekking op de situatie waarin een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en voorziet in bepaalde afwijkingen. Hoewel naar artikel 8 in zijn geheel wordt verwezen, mag niet worden afgeweken van het verbod van artikel 8, lid 8, om bepaalde soorten rust in het voertuig te nemen. Zoals uit de voorwaarden blijkt, mogen afwijkingen die op grond daarvan zijn toegestaan alleen betrekking hebben op de mogelijkheid om bepaalde rustperioden te “onderbreken”, d.w.z. een normale dagelijkse rusttijd, een verkorte wekelijkse rusttijd of een normale wekelijkse rusttijd. Er wordt derhalve alleen van de bepaling afgeweken dat een “rusttijd” bestaat uit “een ononderbroken periode waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken”.

Bijgevolg mag de bestuurder alvorens aan boord van de veerboot of trein te gaan of nadat hij die heeft verlaten, zijn normale wekelijkse rusttijd niet gedeeltelijk in het voertuig doorbrengen.

IV. Verkorte wekelijkse rusttijden

[8. Als een bestuurder twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen, mogen de twee compensatieperioden afzonderlijk aan andere rusttijden van ten minste negen uur worden gekoppeld en tijdens internationaal vervoer worden genomen?]

Artikel 8, lid 6 ter

Iedere afwijking van de algemene regels moet strikt worden uitgelegd en toegepast om de doelstellingen van de wetgeving niet in gevaar te brengen. Zoals aangegeven in overweging 8 van Verordening (EU) 2020/1054 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, is het de bedoeling van de wetgever om het voor bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, mogelijk te maken de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen en te worden gecompenseerd voor eerder genomen verkorte wekelijkse rusttijden.

In artikel 8, lid 6 ter, van de verordening is duidelijk bepaald dat de normale wekelijkse rusttijd die na twee verkorte wekelijkse rusttijden wordt genomen, wordt voorafgegaan door de rusttijd ter compensatie van de twee vorige verkorte wekelijkse rusttijden en niet door andere activiteiten zoals rijden of andere werkzaamheden. De twee compensatieperioden moeten dus en bloc worden genomen en gekoppeld aan de verplichte normale wekelijkse rusttijd na de twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden.

V. Uitzonderlijke overschrijding van de rijtijd

[9. Wat zijn de uitzonderlijke omstandigheden waarin een bestuurder de dagelijkse en wekelijkse rijtijd mag overschrijden? Hoe kunnen dergelijke uitzonderlijke omstandigheden worden gecontroleerd?]

Artikel 12, tweede en derde alinea

De dagelijkse en/of wekelijkse rijtijd mag uitsluitend worden overschreden om een geschikte stopplaats te bereiken en voor zover dat nodig is om de veiligheid van personen, het voertuig of de lading te waarborgen, of in uitzonderlijke omstandigheden waarin een bestuurder zijn verblijfplaats of de exploitatievestiging van de werkgever moet bereiken om een wekelijkse rusttijd of een normale wekelijkse rusttijd te nemen. Die twee nieuwe afwijkingen kunnen worden toegepast als een bestuurder, ten gevolge van onvoorziene omstandigheden buiten de wil van de bestuurder of de exploitant om (weersomstandigheden, files, vertragingen op laad- en losplaatsen enz.), niet in staat is een van de bovengenoemde plaatsen voor een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de regels inzake dagelijkse of wekelijkse rusttijden te schenden.

Een voorbeeld: een bestuurder uit een perifeer land die een lange internationale reis maakt, die door onvoorziene omstandigheden vertraging heeft opgelopen en die daardoor zijn woonplaats niet kan bereiken, zou op basis van die bepaling niet verplicht zijn om 45 uur normale wekelijkse rusttijd te nemen op een andere plaats niet ver van zijn woonplaats.

Zoals vermeld in de nieuwe vierde alinea van artikel 12 van de verordening, moet de bestuurder de reden voor het overschrijden van de rijtijdbeperkingen met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster. Door die verklaring is de bestuurder verantwoordelijk voor de ingevoegde informatie.

De verlenging van de rijtijd onder de bovengenoemde uitzonderlijke omstandigheden mag niet leiden tot een verkorte rusttijd na die verlenging. Zoals bepaald in de nieuwe vijfde alinea van artikel 12 van de verordening, moet elke verlenging op grond van dat artikel worden gecompenseerd door een equivalente periode van rust die en bloc met eventuele rustperiodes wordt genomen, uiterlijk aan het einde van de derde week na de week waarin de afwijking is toegepast.

[10. Mag een bestuurder die wegens uitzonderlijke omstandigheden de dagelijkse en wekelijkse rijtijd overschrijdt, ook de maximale tweewekelijkse rijtijd van 90 uur overschrijden?]

Artikel 12, tweede en derde alinea

De mogelijkheid voor bestuurders om in uitzonderlijke omstandigheden de dagelijkse en/of wekelijkse rijtijd te overschrijden zodat zij hun verblijfplaats of de exploitatievestiging van de werkgever kunnen bereiken om een wekelijkse rusttijd of een normale wekelijkse rusttijd te nemen, staat bestuurders niet toe af te wijken van de in artikel 6, lid 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 vastgestelde maximale tweewekelijkse rijtijd van 90 uur.

In de nieuwe tweede alinea van artikel 12 van de verordening worden duidelijk de bepalingen opgesomd waarvan de bestuurder mag afwijken, namelijk artikel 6, leden 1 en 2, betreffende de maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijdbeperkingen en artikel 8, lid 2, betreffende de verplichting voor de bestuurder om binnen elke periode van 24 uur na het einde van de vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd een nieuwe dagelijkse rusttijd te nemen. De bestuurder moet in elk geval de maximale tweewekelijkse rijtijd van 90 uur in acht nemen.

Een bestuurder die in een bepaalde week (week 1) 56 uur heeft gereden, mag bijvoorbeeld na een onderbreking van 30 minuten twee uur extra rijden om zijn normale wekelijkse rusttijd thuis te kunnen nemen. In de daaropvolgende week (week 2) moet de bestuurder ervoor zorgen dat hij niet meer dan 32 uur rijdt. Die verlenging van twee uur moet worden gecompenseerd door een equivalente periode van rust, die vóór het einde van de derde week na week 1 en bloc wordt genomen.

VI. Meervoudige bemanning

[11. Is een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning verplicht een onderbreking van 45 minuten in het rijdende voertuig te nemen? Kan de onderbreking langer dan 45 minuten duren?]

Artikel 7

Een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning is niet verplicht een onderbreking van 45 minuten in het rijdende voertuig te nemen als hij naast een bestuurder zit die het voertuig daadwerkelijk bestuurt. Het is aan de bestuurder om te kiezen of hij zijn onderbreking in het rijdende voertuig of buiten het voertuig neemt.

De onderbreking mag zeker langer dan 45 minuten duren als ze buiten het voertuig wordt genomen. Als de onderbreking in het rijdende voertuig wordt genomen, moet het een onderbreking van 45 minuten en bloc zijn, zoals bepaald in de nieuwe (derde) alinea van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 561/2006. De resterende tijd die in het voertuig wordt doorgebracht naast de bestuurder die het voertuig daadwerkelijk bestuurt, moet worden geregistreerd als beschikbaarheidstijd, zoals bepaald in artikel 3, punt b), derde alinea, van Richtlijn 2002/15/EG.

VII. Grensoverschrijdingen

[12. Vanaf wanneer is de verplichting tot handmatige registratie van grensoverschrijdingen van toepassing?]

Artikel 34, lid 6, punt f), en artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014

In artikel 34, lid 6, punt f), en artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014 is bepaald dat bestuurders het symbool van het land dat zij binnenrijden nadat zij een grens van een lidstaat hebben overschreden, handmatig moeten registreren. De verplichting geldt sinds 20 augustus 2020 voor voertuigen met een analoge tachograaf en vanaf 2 februari 2022 voor voertuigen met een digitale tachograaf.

De bestuurder moet stoppen op de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Als de overschrijding van de grens van een lidstaat plaatsvindt op een veerboot of een trein, vermeldt de bestuurder het landsymbool aan de haven of het station van aankomst.

Belangrijk is ook dat bestuurders van voertuigen met een analoge tachograaf sinds 20 augustus 2020 het symbool moeten registreren van de landen waar de werkperiode van de dag respectievelijk is begonnen en geëindigd, zoals reeds het geval was voor voertuigen met een digitale tachograaf.