



**TER BESLISSING**

**Datum**

15 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/159496

**Opgesteld door**

DGMO/OVS

**Beslistermijn**

20-06-2023

**Bijlage(n)**

2

Aan

Minister  
Staatssecretaris

# nota

BNC fiche wijziging van de verordening minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer

## Aanleiding

Op 24 mei 2023 publiceerde de Europese Commissie een wijziging van de verordening minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer. Op woensdag 21 juni wordt het BNC-fiche over dit wijzigingsvoorstel behandeld in het interdepartementale BNC-overleg. Met deze nota leg ik het conceptfiche aan u voor.

## Geadviseerd besluit

Ik adviseer u akkoord te gaan met de inhoud van dit BNC-fiche.

## Kernpunten

Tot op heden gelden voor het ongeregeld personenvervoer over de weg (touringcarvervoer zonder dienstregeling) nagenoeg dezelfde rij- en rusttijden als voor het goederenvervoer over de weg. Er wordt derhalve weinig rekening gehouden met de specifieke kenmerken van personenvervoer ten opzichte van goederenvervoer.

Met het voorstel van de Europese Commissie waarop het BNC-fiche betrekking heeft, komt daar verandering in. Er is gekozen voor een beleids optie die bestuurders in staat stelt hun verplichte dagelijkse onderbreking van 45 minuten op te splitsen in drie perioden van telkens 15 minuten, naast de reeds bestaande opsplitsing in perioden van 30 en 15 minuten. Hierdoor is er voor chauffeurs meer flexibiliteit bij het maken van een onderbreking. Ze kunnen vaker stoppen als dat nodig is en ze hebben ook meer keuzeopties in de momenten waarop die pauze plaatsvindt.

Ook voor de ondernemer heeft dit voorstel voordelen. Het zou mogelijk worden het begin van de dagelijkse rusttijd met 1 uur uit te stellen wanneer de totale dagelijkse rijtijd voor die dag niet meer dan 7 uur bedraagt, of met 2 uur wanneer de totale dagelijkse rijtijd niet meer dan 5 uur bedraagt. Dit zorgt ervoor dat een chauffeur vlak voor aankomst op de bestemming bij een reis van 5 of 7 uur niet alsnog hoeft te beginnen aan de verplichte dagelijkse rust van 11 uur. Deze afwijkingen zouden slechts eenmaal mogelijk zijn tijdens een reis van 8 dagen of meer.

## **Krachtenveld**

De ondernemers in het ongeregeld personenvervoer over de weg bij monde van branchevereniging Koninklijk Nederlands Vervoer / Busvervoer NL verwelkomen de wijzigingen die zorgen voor het lang gewenste onderscheid met de rij- en rusttijdenregelgeving tussen het personen- en goederenvervoer over de weg. Zij zien de wijzigingen als een belangrijke stap in de goede richting, die een positieve bijdrage levert aan het optimaliseren van de bedrijfsvoering. Zij hadden wel gehoopt op voorstellen die verder zouden gaan dat het concept dat nu voorligt.

Vanuit het perspectief van de arbeidsomstandigheden van chauffeurs geldt dat er niet wordt getornd aan de netto rij- en rusttijden die nu ook al gelden. De flexibiliseringsmaatregelen kunnen voor chauffeurs zowel een negatieve - als positieve uitwerking hebben. Het ministerie van SZW kan zich daarom vinden in het voorstel, maar plaatst wel een voorbehoud mocht de uitwerking van de regeling tot verminderde arbeidsomstandigheden leiden.

ILT geeft aan dat de gevolgen van het wijzigingsvoorstel voor handhaving niet gering zijn. Als gevolg van de voorgestelde wijzigingen zouden de regels voor arbeids-, rij en rusttijden in het ongeregeld busvervoer (sterker) gaan verschillen van de regels voor geregeld busvervoer, voor goederenvervoer over de weg en die voor taxivervoer. Deze verschillen maken de handhaving lastiger, ook omdat een aanzienlijk aantal chauffeurs niet slechts ongeregeld busvervoer verricht, maar ook andere werkzaamheden. Hoe ingewikkelder regelgeving is, hoe groter het risico op (onbedoelde) overtredingen ervan.

Met het voorliggende voorstel neemt de complexiteit en diversiteit ten opzichte van de huidige situatie sterk toe. De formulering van de voorgestelde wijzigingen roept de nodige vragen op. Zowel ten behoeve van de handhaving als voor de sector dienen de regels te worden verduidelijkt. Vervoerders en handhavers moeten ervan uit kunnen gaan dat de regels in de verschillende lidstaten op dezelfde manier worden uitgelegd, wat internationale afstemming vergt. In het BNC-fiche wordt aan de EC daarom ook om nadere detaillering en verduidelijking gevraagd, zodat de nieuwe regels geïmplementeerd kunnen worden en leiden tot efficiënt en effectief beleid voor handhaving- en toezicht.

## **Toelichting**

Vanwege de relatie van rij- en rusttijdenregelgeving met de arbeidsomstandigheden is het ministerie van SZW actief betrokken bij het opstellen van het BNC-fiche. Het ministerie van BZ heeft meegelezen.

Het is denkbaar dat het fiche aan de hand van bespreking in de BNC en/of de CoCo nog op enkele punten wijzigt. Indien dit de inhoud raakt zal dit aan u worden voorgelegd voorafgaand aan de bespreking in de Ministerraad.

## **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

## **Datum**

15 juni 2023

## **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/159496

**Bijlagen****Datum**

15 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/159496

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	BNC Fiche : Wijziging van Verordening minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer	Strekking van het voorstel, standpunt NL en mogelijke implicaties
2	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer	Voorstel van de EC