

Vergaderjaar 2009–2010 A

**32 212**

**Wijziging van de Europese Overeenkomst  
nopens de arbeidsvoorwaarden voor de  
bemanningen van motorrijtuigen in het  
internationale vervoer over de weg (AETR);  
Genève, 20 maart 2009**

**Nr. 1**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der  
Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2009

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede  
Kamer der Staten-Generaal ontvangen op  
10 november 2009.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke  
goedkeuring van de Staten-Generaal wordt  
onderworpen kan door of namens één van de  
Kamers of door ten minste vijftien leden van  
de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de  
Tweede Kamer te kennen worden gegeven  
uiterlijk op 10 december 2009.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid,  
van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van  
State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over  
te leggen de op 20 maart 2009 totstandgekomen wijziging van de  
Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de beman-  
ningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg  
(AETR) (Trb. 2009, 161).

Een toelichtende nota bij de verdragswijziging treft u eveneens hierbij  
aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen

## Toelichtende nota

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).

De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) is op 1 juli 1970 te Genève totstandgekomen (Trb. 1972, 97). Deze Overeenkomst is daarna nog gewijzigd op 2 februari 1982 (Trb. 1982, 107), 24 juli 1991 (Trb. 1992, 145), 30 augustus 1993 (Trb. 1994, 123), 27 mei 2003 (Trb. 2005, 24) en 24 juni 2005 (Trb. 2006, 21).

Bij notificatie van 20 maart 2009 zond de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties aan de Overeenkomstsluitende Partijen door Nederland voorgestelde wijzigingen en aanvullingen van de Overeenkomst, welke zijn aangenomen door de «Working Party on Road Transport» van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) tijdens haar 103e bijeenkomst van 29 tot 31 oktober 2008 te Genève.

### 1. Algemeen

De wijzigingen hebben als doel beter aan te sluiten op de technische ontwikkelingen in het wegvervoer en de samenhang met de Europese regelgeving te garanderen. De laatste wijziging had betrekking op de invoering van de digitale tachograaf. Dit controle-apparaat zal met ingang van 16 juni 2010 verplicht worden in alle nieuwe voertuigen voor zover zij vervoer uitvoeren dat onder de AETR overeenkomst valt.

Tijdens de 103e vergadering van de «Working Party on Road Transport» van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (29–31 oktober 2008) is een aanpassing van de AETR-Overeenkomst aanvaard. Daarmee werd een belangrijke stap vooruit gezet om het verdrag in lijn te brengen met de Europese Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europese Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 102 van 11 april 2006). Deze verordening vervangt de Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370 van 31 december 1985), die betrekking heeft op de verplichte rij- en rusttijden van bestuurders van vrachtwagens boven de 3,5 ton of van bussen ingericht voor vervoer van meer dan 9 personen. Deze verordening werd onder meer vervangen in verband met de invoering van de digitale tachograaf en een vereenvoudiging van de regeling.

Deze wijzigingen en aanvullingen van de Overeenkomst betekenen in de praktijk dat het toepassingsgebied van de EU-regelgeving wordt uitgebreid, en wel naar die landen die wel Partij zijn bij het AETR, maar geen EU-lid zijn, zoals bijvoorbeeld Rusland, Georgië, Oekraïne en Turkije. Tevens hebben deze wijzigingen tot gevolg dat er één enkel regime voor wat betreft rij- en rusttijden voor deze categorieën voertuigen en voor dit vervoer komt. Door het gebruik van een digitale tachograaf, die in haar werking effectiever is dan de analoge tachograaf, wordt een bijdrage geleverd aan verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Ook wordt de controle op de naleving van de rij- en rusttijden in het wegvervoer verbeterd, zullen de werkomstandigheden voor de chauffeurs verbeterd worden en worden de onderlinge concurrentie-verhoudingen weer gelijkgetrokken.

De Europese Commissie heeft, nadat zij daartoe het mandaat van de lidstaten ontvangen had, de onderhandelingen in Genève gevoerd. Tijdens deze onderhandelingen is nauw contact onderhouden met de lidstaten zodat de belangen van alle partijen gewaarborgd waren.

Op één punt wijkt de AETR-Overeenkomst nog af van de rijtijdenverordening. Het betreft de zogenaamde 12 dagen-regeling met betrekking tot de wekelijkse rusttijd in het besloten busvervoer: de wekelijkse rusttijd tussen twee periodes mag voor deze sector verlengd worden tot 12 dagen in plaats van de 6 dagen voor de andere sectoren. Dit punt is op verzoek van de AETR- landen gehandhaafd met dien verstande dat het aantal ritten dat tussen deze rustperiodes uitgevoerd mag worden beperkt wordt tot één enkele rit. De achtergrond hiervan is, dat de afstanden in de landen, die Partij zijn bij de AETR-Overeenkomst en geen lid zijn van de Europese Unie, vaak zeer groot zijn. In de Europese Unie is aan een soortgelijke aanpassing gewerkt.

Op 24 april 2009 heeft het Europees Parlement in tweede lezing dit voorstel (wederinvoering van de 12 dagen termijn in het besloten busvervoer in de Verordening 561/2006) aanvaard in het wegvervoerpakket. Het betreft daarbij het pakket regelingen met betrekking tot de toegang tot de markt en beroep in het goederen en personenvervoer en herzielt daarbij diverse Europese richtlijnen en verordeningen waaronder de Verordening 561/2006.

De wijzigingen en aanpassingen hebben betrekking op de artikelen 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8 bis, 11, 12, 12 bis, 13 bis en 22 ter en op de bijbehorende Bijlage en de Aanhangsels 1 en 2. Een nieuw aanhangsel 3 is toegevoegd.

## **2. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1 (Definities) en Artikel 2 (Toepassingsgebied)*

Met deze amendementen worden de definities en de uitzonderingen gelijkgetrokken met de Europese regelgeving.

### *Artikel 3 (Toepassing van een aantal bepalingen van deze Overeenkomst op wegvervoer, verricht door voertuigen, ingeschreven in de landen die geen Partij zijn bij deze Overeenkomst)*

Het amendement omschrijft in het tweede lid, onder a en b, de voorwaarden waarop de Overeenkomst van toepassing is op derde landen.

### *Artikel 6 (Rijperiodes)*

Deze wijziging brengt de maximale rijperiodes in overeenstemming met de Europese regelgeving. In het nieuwe vierde en vijfde lid wordt aangegeven dat de rijtijden om reden van verkeersveiligheid niet stoppen of opnieuw beginnen bij een grenspassage. Vastgesteld wordt ook dat als de chauffeur ander werk uitvoert, dit niet als rust beschouwd kan worden.

### *Artikel 7 (Pauze)*

Deze wijziging betreft een beperkte aanpassing van de definitie waardoor de chauffeur in de gelegenheid gesteld wordt effectiever uit te rusten.

### *Artikel 8 (Rustperiodes)*

De aanpassing is er op gericht om misverstanden te voorkomen omdat er, afhankelijk van het regime waaronder de rit uitgevoerd wordt, verschillen in interpretatie op kunnen treden.

De aanpassingen van het tweede tot en met het zevende lid hebben tot doel de bestaande bepalingen te vereenvoudigen en de handhaving te verbeteren. Zo is bijvoorbeeld de compensatie voor de verkorte dagelijkse

rusttijd geschrapt waarbij als compensatie de minimale lengte van de dagelijkse rusttijd conform de Europese regelgeving verhoogd wordt van 8 tot 9 uur. Het onderbreken van deze dagelijkse rusttijd is nu beperkt tot 1 (was 2) keer waarbij de totale dagelijkse rusttijd 12 uur blijft. Aanvullend is afgesproken dat de verkorte rust niet meer aan een plaats gebonden is. Deze nieuwe afspraken zijn zowel van toepassing op het vervoer van goederen als op het besloten busvervoer.

De aanpassing van het achtste lid betreft een verbeterde omschrijving van de slaap faciliteiten aan boord van het voertuig. De chauffeur mag zelf een keuze maken of hij zijn dagelijkse rusttijd of de verkorte wekelijkse rusttijd in het voertuig doorbrengt of niet. Deze aanvulling heeft betrekking op alle aan boord zijnde chauffeurs.

#### *Artikel 8 bis (Uitzonderingen op artikel 8)*

Een deel van het voorgaande artikel 8 is verplaatst naar dit artikel.

De wijziging van het eerste lid geeft aan dat de chauffeur, die zijn voertuig op een trein of veerboot brengt, zijn dagelijkse rusttijd in drie delen mag splitsen waarbij de totale rusttijd ongewijzigd blijft. De chauffeur mag zijn voertuig dus zowel van de trein of boot op- en afrijden. Het tweede lid geeft aan, dat als een voertuig op de trein of op een veerboot vervoerd wordt, de chauffeur de beschikking moet hebben over slaapfaciliteiten. In het derde lid zijn de regels uitgewerkt die gelden voor een chauffeur die zijn voertuig ophaalt of wegbrengt met een ander voertuig dan waarvoor de AETR-Overeenkomst van toepassing is. Verder worden de bepalingen van het vijfde lid van artikel 6 verder uitgewerkt.

#### *Artikel 9 (Uitzonderingen)*

De tekst is aangepast met betrekking tot de invoering van de digitale tachograaf.

#### *Artikel 11 (toezicht door de onderneming)*

In het eerste lid wordt ingegaan op de specifieke verplichtingen van het bedrijf met betrekking tot de instructie van zijn personeel. Aanvullend wordt in het derde lid aangegeven, dat bepaalde soorten van betaling van de chauffeur niet toegestaan zijn. Het nieuwe vierde lid gaat in op de aansprakelijkheid van de werkgever. Het belang van een goede planning wordt daarbij niet alleen onderstreept maar ook zijn er aanvullende afspraken over de bescherming van de werkgever. Het nieuwe vijfde lid is bedoeld om de gehele keten te sensibiliseren om te voorkomen dat opdrachten gegeven worden die ingaan tegen de geest van de Overeenkomst.

#### *Artikel 12 (Maatregelen met betrekking tot de handhaving van de Overeenkomst)*

De aanpassing van het eerste lid heeft tot doel het aantal controles langs de weg en in het bedrijf te vergroten. Deze aanpassingen zijn gebaseerd op de afspraken uit de Europese regelgeving, waarbij gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden die de digitale tachograaf biedt om een groter aantal dagen te controleren.

De data zijn gekoppeld aan die van de introductie van de digitale tachograaf in de Overeenkomst op 16 juni 2010. Om er zorg voor te dragen, dat de handhaving eerlijk is zijn aanvullende criteria met betrekking tot non-discriminatie opgenomen in onderdeel (c).

De nieuwe bepalingen van het zesde lid hebben tot doel de handhavers de mogelijkheden te geven om straffen op te leggen voor overtredingen onafhankelijk van de plaats waar deze overtredingen begaan en vastge-

steld zijn. Als overgangsmaatregel is vastgesteld dat de partijen mogen besluiten hoe zij op willen treden met betrekking tot de uitzondering zoals deze in onderdeel (b) omschreven is.

Het zevende lid geeft aan, dat als een partij een vervolging in wil stellen of een straf op wil leggen, de chauffeur daar ook schriftelijk over geïnformeerd zal worden. In het achtste lid worden de lidstaten opgeroepen een systeem van evenredige boetes op te leggen, rekening houdend met de verschillende schakels in de transportketen.

#### *Artikel 12 bis (nieuw; Gestandaardiseerde model formulieren)*

Dit nieuwe artikel introduceert in de AETR-Overeenkomst standaardformulieren, die gebruikt kunnen worden door beroepschauffeurs om wegcontroles te vereenvoudigen. Het artikel omschrijft de condities voor het gebruik van dergelijke formulieren.

#### *Artikel 13 bis (nieuw; Overgangsbepalingen)*

Dit nieuwe artikel omschrijft de wijze waarop een aantal bepalingen uit de annex bij de AETR-Overeenkomst van kracht worden nadat de wijzigingen van de Overeenkomst in werking zijn getreden.

#### *Artikel 22 ter (nieuw; Procedure voor amendering van de nieuwe appendix 3)*

Dit nieuwe artikel omschrijft de vereenvoudigde wijze waarop Appendix 3 aangevuld kan worden en betreft alleen de eerder genoemde gestandaardiseerde formulieren.

### **3. Bijlage en aanhangsels**

#### **Bijlage**

##### *Artikel 11*

Hierin wordt vooruitgelopen op de invoering van de digitale tachograaf. Zo wordt de ondernemer verplicht de gegevens zodanig te downloaden en op te slaan, dat deze op een adequate wijze kunnen worden gecontroleerd. De gegevens dienen voor een periode van tenminste 12 maanden bewaard te worden.

##### *Artikel 12*

De nieuwe bepalingen van het tweede lid, onder (b), betreffen aanpassingen met betrekking tot de invoering van de digitale tachograaf. Het zevende lid is aangepast in verband met de nieuwe Europese bepalingen over de rij- en rusttijden en de invoering van de digitale tachograaf.

##### *Artikel 13*

In het tweede lid, onder (b), zijn nieuwe bepalingen ingevoerd in verband met de invoering van de digitale tachograaf, zodat een volledige record bij een controle beschikbaar is.

##### *Aanhangsel 1*

De wijziging betreft alleen de Russische versie van de AETR-Overeenkomst. Hier wordt dezelfde tekst gebruikt als de tekst in de eerste bullet van artikel 12, derde lid, onder c, van de annex.

#### *Aanhangsel 2*

De wijziging betreft een aanvulling op de lijst met landen die partij zijn bij de Overeenkomst. Enkele nieuwe landen hebben een nummer toegevoegd ter identificatie van het goedkeuringsteken.

#### *Aanhangsel 3*

Dit nieuwe aanhangsel bij de bijlage betreft op grond van het nieuwe artikel 12 bis van de Overeenkomst een uitwerking van de modelformulieren die gebruikt kunnen worden door beroepschauffeurs. Het eerste formulier dat op deze wijze geïntroduceerd wordt is de «verklaring van activiteiten van chauffeurs».

De bijlagen en aanhangsels vormen een integrerend onderdeel van het verdrag en zijn aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage en aanhangsels behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

#### **4. Koninkrijkspositie**

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zullen deze wijzigingen, evenals de Overeenkomst, alleen voor Nederland gelden.

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

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

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen