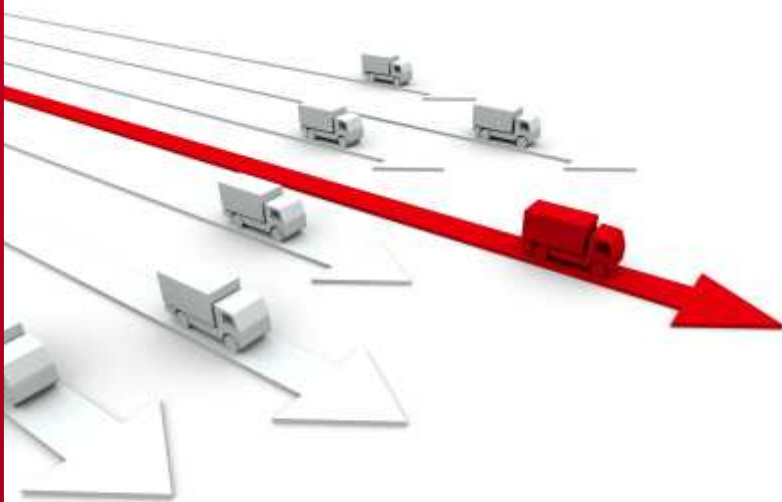


ACHTERGROND 48-URIGE WERKWEEK





© 2010 Policy Research Corporation, namens de sociale partners in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de logistiek (CNV, FNV, TLN en VVT)

Meer informatie over deze en andere uitgaven kunt u verkrijgen bij:

Policy Research Corporation

Parklaan 40

3016 BC Rotterdam

tel: +31 10 436 03 64

fax: +31 10 436 14 16

e-mail : info@policyresearch.nl

website : www.policyresearch.nl

Hoewel aan de totstandkoming van deze folder, waarop het auteursrecht van toepassing is, de uiterste zorg is besteed, kan voor de afwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteur(s) geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden.

Alle rechten voorbehouden. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden.

48-URIGE WERKWEEK

Vanaf 23 maart 2010 mag een chauffeur nog gemiddeld maximaal 48 arbeidsuren per week maken, maar wat deze richtlijn nu net in praktijk betekent, is niet voor iedereen duidelijk. Deze bijlage licht naast de achtergrond van de 48-urige werkweek ook het begrip **arbeidstijd** (anders dan diensttijd) en de berekening ervan toe. Via de website kunt u vervolgens zelf berekenen wat de impact van de 48-urige werkweek kan zijn op uw onderneming.

Achtergrondinformatie 48-urige werkweek

De Arbeidstijdenrichtlijn (93/104/EG) geldt als basis voor de arbeidstijdenregelgeving in Europa, en is verwerkt in de Nederlandse arbeidstijdenwet. De *gewijzigde* arbeidstijdenrichtlijn (2003/88/EG) schrijft onder andere voor dat de werkweek van alle (voorheen uitgesloten) mobiele werknemers **gemiddeld maximaal 48 uur arbeidstijd** mag bedragen. Waar mobiele werknemers altijd uitgesloten waren van deze richtlijn, is er in 2002 een specifieke arbeidstijdenrichtlijn tot stand gekomen (2002/15/EG) die voorschriften geeft voor mobiele werknemers op auto's van meer dan 3 500 kg.

De 48-urige werkweek is in het leven geroepen om de veiligheid en gezondheid van chauffeurs in het wegvervoer beter te beschermen, de verkeersveiligheid te vergroten en de mededingingsvoorwaarden beter op elkaar af te stemmen. De richtlijn moest voor 23 maart 2005 in de wetgeving van de lidstaten geïmplementeerd zijn. In Nederland is een tijdelijke afwijkingmogelijkheid tot stand gekomen, waarbij een 55-urige werkweek mogelijk is mits de werknemer hier schriftelijk mee instemt. De 48-urige werkweek is vanaf 23 maart 2010 definitief van start gegaan in Nederland.

Arbeidstijd ≠ Diensttijd

Of een chauffeur voldoet aan de 48-urige werkweek hangt af van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd, gezien over 26 weken. Niet alle tijd waarin de chauffeur aan het werk is, telt mee als arbeidstijd. Arbeidstijd is namelijk niet hetzelfde als diensttijd, dat naast arbeidstijd ook pauzes, tijd als bijrijder en beschikbaarheidstijd omvat. Bij een strikte toepassing komt de 48-urige werkweek voor een chauffeur neer op ongeveer 52 diensturen per week*, omdat feestdagen en ATV-dagen niet voor de arbeidstijd meetellen en ziekte-, vakantie- en verzuimdagen voor slechts 8 uur per dag meetellen. Bij de berekening van deze 52 uur is overigens nog geen rekening gehouden met opgenomen tijd-voor-tijd en beschikbaarheidstijd (*voorziene wachttijd waarbij de chauffeur niet aan zijn wagen gebonden is, bijvoorbeeld de tijd op een trein of op een ferry of tijdens een (nationaal) rijverbod*); deze tijd telt evenmin mee als arbeidstijd. Ook de tijd die doorgebracht wordt naast de bestuurder in het kader van dubbele bemanning is geen arbeidstijd.

* Uitgaande van jaarlijkse sectorgemiddelden voor feestdagen (6 dagen), ATV (3.5 dagen), vakantie (25 dagen), ziekte (12 dagen) en verzuim (1 dag). In deze berekening is geen rekening gehouden met tijd-voor-tijd.



Onderstaand figuur geeft een overzicht van verschillende activiteiten, en of deze al dan niet als arbeidstijd aanzien worden.

Wel arbeidstijd	Geen arbeidstijd
<p>Rijtijd (door de tachograaf geregistreeerde rijactiviteit)</p> <p>Laden/Lossen</p> <p>Overige werkzaamheden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit zijn alle andere aan de dienst verbonden taken en voor de werkgever verrichtte werkzaamheden, zoals o.a. toezicht houden op laden/lossen, schoonmaken, technisch onderhoud, administratieve handelingen, werkzaamheden in het magazijn, etc. <p>Wachttijd (onvoorziën)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit is een periode waarin de chauffeur niet zelf over zijn tijd kan beschikken en waarvan de duur niet vooraf bekend is. Vooraf wil zeggen vóór het vertrek of net voor het begin van de betreffende periode <p>Vakantie en ziekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vakantie en ziekte en overigens ook bijzonder verlof gelden wél als arbeidstijd op grond van Europese wetgeving, die dus ook voor andere lidstaten geldt 	<p>Rust en pauze</p> <p>Tijd als bijrijder (bij dubbele bemanning)</p> <ul style="list-style-type: none"> • De tijd die de 2e chauffeur gedurende de rit doorbrengt naast de andere chauffeur of in de slaapcabine <p>Beschikbaarheidstijd (voorzien wachttijd)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit is wachttijd, waarvan de perioden en de verwachte duur vooraf bekend zijn bij de chauffeur (vóór vertrek of net voor het begin van de wachttijd), en waarbij de chauffeur niet op zijn werkplek hoeft te blijven, zoals op de ferry of tijdens (nationale) rijverboden <p>ATV- en Feestdagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deze dagen tellen niet mee <p>Tijd-voor-Tijd</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit zijn de opgenomen tijd-voor-tijd uren. De (over)uren zijn al meegeteld op het moment dat ze gemaakt zijn en tellen dus voor 0 uren op het moment dat ze als tijd-voor-tijd worden opgenomen

De wetgeving bepaalt dat voor de berekening van de arbeidstijd er uitgegaan wordt van een *gemiddelde* over 26 aaneengesloten weken per chauffeur. Het is daarom mogelijk om de ene week meer dan 48 uur arbeidstijd te maken (met een maximum van 60 uur arbeidstijd) en dit te middelen met weken waarin minder gewerkt wordt. Het variëren in wekelijkse arbeidstijd wordt hiermee beperkt door het maximum van 60 uur arbeidstijd per week, maar ook door de rij- en rusttijdenwet.

Op de volgende pagina wordt aan de hand van een voorbeeld geïllustreerd dat diensttijd niet gelijk staat aan het aantal arbeidsuren.

Voorbeeld

Stel dat de gemiddelde werkdag van een chauffeur er als volgt uit ziet.

7 uur	Rijden	} = Arbeidstijd = 10 uur
3 uur	Laden en lossen	
1 uur	Voorziene wachttijd	} = Telt niet als arbeidstijd = 2 uur
1 uur	Pauze	
= 12 uur	Totale diensttijd <i>inclusief pauzes</i>	

Op dagbasis is de totale **diensttijd** dus 12 uur (zonder pauzes is dit 11 uur) maar de **arbeidstijd** is slechts 10 uur. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd is in dit geval 50 uur (5 dagen × 10 arbeidsuren). Op jaarbasis zal de gemiddelde arbeidstijd echter nog dalen. Immers, een chauffeur heeft ook feestdagen, gaat wel eens op vakantie of is wel eens ziek. Vakantie en ziekte tellen slechts voor 8 uur per dag mee als arbeidstijd. ATV en feestdagen tellen helemaal niet mee.

Het gevolg is een daling van het gemiddeld aantal arbeidsuren op jaarbasis (of op basis van een langere periode zoals de 26 weken) ten opzichte van de arbeidstijd die nu berekend wordt op basis van één dag. Dit principe geldt voor alle chauffeurs in uw onderneming.

Op basis van sectorgemiddelden blijkt dat een chauffeur gemiddeld 52 uur kan werken in een reguliere (fulltime) werkweek om op jaarbasis aan de 48 uur te voldoen. Dit verschilt echter per type chauffeur en is afhankelijk van zijn verloop van ziekte, verzuim, verlof en wachttijden.

Berekening van de 48-urige werkweek

Om te berekenen of uw chauffeurs voldoen aan de 48-urige werkweek, kunt u een opsomming maken van de werkuren die aan de voorwaarden voor arbeidstijd voldoen voor een periode van 26 weken. Deze berekening voor een dergelijk lange periode kan echter, afhankelijk van de vorm van urenregistratie, zeer arbeidsintensief zijn. Het is ook mogelijk om de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd (per jaar) te benaderen op basis van een aantal representatieve weken. Op de toolbox website www.socialeinnovatietransport.nl kunt u een *Quickscan* uitvoeren, waar u op basis van de werkuren van een representatieve chauffeur een inschatting kan maken van de impact van de 48-urige werkweek op deze chauffeur en op uw onderneming. Wenst u een meer uitgebreide analyse te maken, dan kunt u via de 48-urige werkweek tool het gemiddelde aantal arbeidsuren van een groter aantal chauffeurs berekenen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van uw onderneming.

