

Bepalingen, beoogende het tegengaan van oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen.

Artikel 6.

1. Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze wet wordt, voor zooveel daartegen niet bij het Wetboek van Strafrecht is voorzien, gestraft met hechtenis van ten hoogste één maand of geldboete van ten hoogste honderd vijftig gulden.

2. Indien tijdens het plegen van het feit nog geen twee jaren zijn verlopen sedert eene vroegere veroordeeling van den schuldige wegens eene overtreding, als bedoeld in het voorgaande lid, onherroepelijk is geworden, kan hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden worden opgelegd.

Artikel 7.

Bij veroordeeling van den bestuurder van een motorrijtuig wegens overtreding van het bepaalde bij deze wet, met uitzondering van artikel 2, of bij een algemeenen maatregel van bestuur, als in artikel 1 bedoeld, kan hem — voor zoover deze laatste overtreding betreft in de gevallen, bij den algemeenen maatregel genoemd — de bevoegdheid, motorrijtuigen te besturen, voor ten hoogste zes maanden worden ontzegd.

Artikel 8.

Met het opsporen van de bij deze wet strafbaar gestelde feiten zijn, onverminderd het bepaalde bij artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, belast de ambtenaren, bedoeld in artikel 77 der Arbeidswet 1919, de in artikel 34 der Motor- en Rijwielwet bedoelde ambtenaren en beambten van den Rijks- en den provincialen waterstaat, de ambtenaren van verkeersinspecties, de door Onzen Minister van Waterstaat aangewezen ambtenaren van het toezicht op de spoorwegen, alsmede de ambtenaren van Rijks- en gemeentepolitie.

Artikel 9.

De in artikel 8 bedoelde ambtenaren en beambten zijn bevoegd, op kosten der overtreders te beletten of te verrichten, hetgeen in strijd met het bepaalde bij of krachtens deze wet wordt ondernomen of nagelaten.

Artikel 10.

1. De in artikel 8 bedoelde ambtenaren en beambten hebben toegang tot alle plaatsen, waar personen, op wie het bepaalde krachtens het eerste lid van artikel 1 van toepassing is, werkzaamheden plegen te verrichten, welke met het besturen van een motorrijtuig verband houden, daaronder begrepen het schoonmaken en het herstellen van een motorrijtuig. Wordt hun de toegang geweigerd of belemmerd, of wordt hun op aanmelding tot toelating niet geantwoord, dan verschaffen zij zich dien desnoods met inroeping van den sterken arm.

2. In plaatsen, als in het voorgaande lid bedoeld, die tevens woningen zijn, of die alleen door eene woning toegankelijk zijn, treden zij tegen den wil van den bewoner niet binnen dan op vertoon van een schriftelijken bijzonderen last van den burgemeester of van den kantonrechter. Van dit binnentreden wordt door hen proces-verbaal opgemaakt en binnen tweemaal vier en twintig uren aan dengene, in wiens woning is binnengetreten, in afschrift medegedeeld.

Artikel 11.

De bij deze wet strafbaar gestelde feiten worden beschouwd als overtredingen.

Artikel 12.

Onder *motorrijtuigen* verstaat deze wet motorrijtuigen in den zin der Motor- en Rijwielwet.

Artikel 13.

1. Het bepaalde in artikel 10, tweede lid, onder c, der Wet Openbare Vervoermiddelen vervalt.

2. Het derde lid van artikel 10 der Wet Openbare Vervoermiddelen wordt gelezen als volgt:

„3. De besturen der provinciën zijn bevoegd tot het vaststellen van verordeningen terzake in het eerste lid bedoeld, voor

zooveel betreft punten, waaromtrent door eene wet of door Ons krachtens eene wet niet is voorzien.”.

Artikel 14.

Hetgeen behalve het in artikel 1 bepaalde nog ter voorbereiding van het in werking treden van deze wet of tot hare uitvoering noodig is, wordt bij algemeenen maatregel van bestuur geregeld.

Artikel 15.

Deze wet kan worden aangehaald onder den titel „Rijtijdenwet” met bijvoeging van het jaartal van het *Staatsblad*, waarin zij zal worden afgekondigd.

Artikel 16.

Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en dat alle Ministerieele Departementen en Colleges, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Sociale Zaken,

De Minister van Waterstaat,

221. 3.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Meermalen is de laatste jaren aangedrongen op het treffen van voorzieningen tegen oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen. Nu eens werd er op gewezen, dat het hier een aangelegenheid betreft, die beheerscht behoorde te worden door de Arbeidswet 1919, dan weer werd het gevaar voor de veiligheid op den weg in het licht gesteld. Aldus werden de departementen van de beide ondergeteekenden bij deze aangelegenheid betrokken.

Te ontkennen valt niet, dat in een toenemend aantal gevallen door auto's ongelukken veroorzaakt worden, welke toegeschreven kunnen worden aan oververmoeidheid van de bestuurders. De zorg nu voor de veiligheid van het verkeer berust bij het departement van den tweeden ondergeteekende; onder dat departement ressorteeren dan ook b.v. de Motor- en Rijwielwet en de Wet Openbare Vervoermiddelen. Anderzijds kan men verwachten, dat oververmoeidheid zich vooral zal voordoen bij die auto-bestuurders, die niet zelf te bepalen hebben, wanneer zij rust zullen nemen. Aldus gezien betreft het hier in de eerste plaats een vraagstuk van arbeidersbescherming. De ambtsvoorganger van den eersten ondergeteekende meende daarom aanvankelijk een oplossing te moeten zoeken op den grondslag der Arbeidswet, te meer, waar het op die wet steunende Rustdagbesluit voor transportarbeiders te land 1929 (Koninklijk besluit van 6 Juni 1929, *Staatsblad* n°. 306, gewijzigd bij Koninklijk besluit van 30 December 1929, *Staatsblad* n°. 588) reeds eenige regeling omtrent deze materie geeft. De ambtsvoorganger van den tweeden ondergeteekende kon er zich mede vereenigen, dat deze procedure gevolgd werd en was bereid vooralsnog een afwachtende houding aan te nemen; eventueel zou zijnerzijds een aanvullende regeling tot stand gebracht kunnen worden voor die gevallen, waarin krachtens de Arbeidswet geen voorziening mogelijk zou blijken.

Bepalingen, beoogende het tegengaan van oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen.

Zoals de ambtsvoorganger van den eersten ondergeteekende bij de behandeling van Hoofdstuk XA der Rijksbegroting voor 1935 mededeelde, heeft de nadere uitwerking van zijn gedachte geleerd, dat aldus niet de aangewezen weg gevolgd werd om het beoogde doel te bereiken. De Arbeidswet toch laat zich in het algemeen slechts in met arbeid, welke verricht wordt in een onderneming. In casu zouden echter ook de arbeiders, die in dienstbetrekking anders dan in een onderneming werkzaam zijn, onder de regeling moeten vallen. En ook op bedrijfshoofden zou de regeling van toepassing moeten zijn. De Arbeidswet laat een en ander niet toe en zou dus — tenzij twee parallel loopende regelingen werden opgezet, de eene gegrond op die wet, de andere uitgaande van het departement van Waterstaat — gewijzigd moeten worden. Maar de geheele opzet der Arbeidswet vormt feitelijk een belemmering om een goed sluitende voorziening ter zake daarop te bouwen. Tweeërlei regeling ontmoet uit den aard der zaak al evenzeer ernstige bedenking. Immers de eene groep van autobestuurders zou onder een andere regeling vallen dan de andere groep zonder dat zulks door den verscheiden aard der groepen geboden zou zijn.

Daar de overtuiging bestond, dat een voorziening in deze niet langer achterwege mag blijven, is bij de beide departementen naar een oplossing gezocht, waarbij in één regeling zoowel de bescherming der autobestuurders tegen overmatig lange werktijden als de veiligheid op den weg gediend wordt. Deze methode scheen vooral ook hierom de voorkeur te verdienen, omdat tot het bereiken van elk van die beide doeleinden dezelfde middelen in aanmerking komen. Ook met het oog op de controle verdient eenheid van regeling ten zeerste aanbeveling. Het resultaat van deze samenwerking is in het hiernevensgaande wetsontwerp neergelegd.

De voorgestelde regeling neemt een zelfstandige plaats in. Zij beoogt de veiligheid van het verkeer, doch staat los van de andere wetten, welke het verkeer op den weg betreffen, zooals de Motor- en Rijwielwet en de Wet Openbare Vervoermiddelen; zij beoogt evenzeer de arbeidersbescherming, doch staat geheel vrij naast de Arbeidswet. De ondergeteekenden vertrouwen, dat op dezen grondslag de beide genoemde belangen op doeltreffende wijze behartigd zullen kunnen worden. Dat deze regeling bij kan dragen tot datgene, wat men verstaat onder coördinatie van het verkeer, is een bijkomstig voordeel.

Ter toelichting van de afzonderlijke artikelen moge het volgende worden opgemerkt.

Artikel 1. De bestuurders van motorrijtuigen — blijkens artikel 12 verstaat deze wet onder motorrijtuigen hetzelfde als de Motor- en Rijwielwet — kunnen in verschillende groepen worden gesplitst. Naast de chauffeurs in dienstbetrekking heeft men de bestuurders van auto's, die als zoodanig niet in dienstbetrekking werkzaam zijn. Verder kan men onderscheiden naar personenvervoer en goederenvervoer. Bij het personenvervoer kan men dan nog weer een onderverdeeling maken, bijv. in de groepen chauffeurs van autobussen, van toerwagens, van huurauto's, van taxi's en de particuliere chauffeurs. Het is niet mogelijk, in de wet zelf volledig te regelen, waarnaar al deze verschillende groepen zich te gedragen zullen hebben; de aard dier groepen loopt daarvoor te zeer uiteen. Bovendien heeft de wetgever op dit gebied nog maar zeer weinig ervaring en moet er dus mede rekening gehouden worden, dat de ontworpen regelingen wellicht meermalen gewijzigd of aangevuld zullen moeten worden met het oog op de practijk. Het ontwerp laat daarom in artikel 1, eerste lid, aan de Kroon over het vaststellen van regelen omtrent de tijden, waarop en gedurende welke alle of bepaalde groepen van personen geen motorrijtuigen mogen besturen, alsmede omtrent de werk- en rusttijden van alle of bepaalde groepen van personen, die in dienstbetrekking al dan niet uitsluitend als bestuurder van een motorrijtuig werkzaam zijn. Met het oog op de congruentie met de Arbeidswet bepaalt het vierde lid van artikel 1, dat de werktijd van de chauffeurs in dienstbetrekking op ten hoogste 10 uren per dag en 55 uren per week mag worden vastgesteld, behoudens in uitzonderingsgeval-

len. Voor autobestuurders, die als zoodanig niet bij anderen in dienst zijn, kunnen, gelijk gezegd, alleen omtrent de tijden, waarop en gedurende welke zij motorrijtuigen besturen mogen, voorschriften gegeven worden; ook hier zal, naar de ondergeteekenden zich voorstellen, 10 uren per dag en 55 uren per week richtsnoer zijn. Ten aanzien van hun overige werkzaamheden behouden zij volkomen vrijheid van beweging. Deze opzet ligt geheel in de lijn onzer arbeidswetgeving. Voor de groep van autobestuurders, die veelal worden aangeduid als „heer-rijders”, ligt het voorshands niet in de bedoeling regelen in zake de rijtijden vast te stellen, behoudens wellicht een verbod om langer dan een bepaald aantal uren zonder onderbreking een auto te besturen.

Met het regelen in den algemeenen maatregel van bestuur van de rijtijden der zelfstandige autobestuurders en de arbeids- en rusttijden der chauffeurs in dienstbetrekking, kan zonder meer niet volstaan worden. In een materie als deze kunnen voorschriften omtrent het voeren van een bepaalde administratie ter controleering van de naleving van de wet niet gemist worden. Een voorziening hieromtrent bevat het tweede lid van het artikel. De administratie zal, naar het aanvankelijk voorkomt, moeten bestaan in het houden van aantekeningen door den werkgever omtrent de bij hem in dienst zijnde personen, die als bestuurder van een motorrijtuig werkzaam zijn, den aard hunner werkzaamheden en hun werktijdregeling en voorts in het bijhouden van een werkboekje door den bestuurder van een motorrijtuig. Voorts eischt de aard van het bedrijf een groote mate van lenigheid in de regeling, zulks te meer, waar ten aanzien van dit gebied tot nu toe vrijwel elke regeling achterwege bleef. Met het oog hierop is een bepaling opgenomen betreffende het verleenen en intrekken van vergunningen of ontheffingen en in het algemeen omtrent het nemen van beslissingen en het treffen van voorzieningen ter uitvoering van hetgeen krachtens het eerste en het tweede lid bepaald is. De wet geeft in het derde lid van artikel 1 de autoriteiten aan, die daarmede belast zullen zijn. Naast de betrokken Ministers zijn het enige ambtenaren, onder hun departementen ressorteerende. Beide departementen zijn hierbij ingeschakeld, zoodat verwacht mag worden, dat met de eischen der practijk ten volle rekening zal worden gehouden.

Artikel 2. Het eerste lid legt aan de bestuurders van motorrijtuigen tegenover de opsporingsambtenaren gelijke verplichting op, als zij ingevolge artikel 27, eerste lid, der Motor- en Rijwielwet tegenover de daar bedoelde ambtenaren hebben na te komen. Het tweede lid beoogt verkeersstagnatie tegen te gaan, hetgeen ten deele ook het doel is van het derde lid van genoemd artikel 27 der Motor- en Rijwielwet. Voor de vervulling van de opsporings-taak kunnen deze bepalingen niet worden gemist.

Artikel 3. Dit artikel regelt de aansprakelijkheid bij overtreding van het bepaalde bij of krachtens een algemeenen maatregel van bestuur, als in artikel 1 bedoeld, door iemand, die als chauffeur in eens anders dienst is.

Meermalen eischt de billijkheid, dat niet degene, die in feite de overtreding begaat, daarvoor aansprakelijk gesteld wordt. Dat beginsel huldigt o. a. de Arbeidswet. Die wet legt aan het hoofd of den bestuurder der onderneming de verplichting op, te zorgen, dat in zijn onderneming geen arbeid wordt verricht in strijd met het bij of krachtens die wet bepaalde. Geschiedt dat nochtans, dan is niet de arbeider, die den verboden arbeid verrichtte, doch het hoofd of de bestuurder der onderneming strafbaar. De wetgever ging dus uit van de gedachte, dat in het algemeen de patroon voldoende gezag tegenover zijn ondergeschikten kan doen gelden om de wet te doen eerbiedigen. Overigens laat de Arbeidswet het hoofd of den bestuurder der onderneming vrijuit gaan, indien hij kan aantonen, dat zijnerzijds alles gedaan is om de naleving van de gestelde voorschriften in zijn onderneming te verzekeren.

De practijk, met de uitvoering van genoemde wet opgedaan, leert, dat aldaar terecht dat stelsel gekozen is.

De ondergeteekenden meenen, dat ten aanzien van chauffeurs in dienstbetrekking ook in het onderhavige ontwerp de aansprakelijkheid van den werkgever dient voorop te staan. De aansprakelijkheid immers houdt vooral verband met het wezen der ondergeschiktheid en deze is hier dezelfde als bij de arbeiders, die onder de Arbeidswet vallen. Werd zonder meer de arbeider strafbaar gesteld, dan zou dat practisch vaak hierop neerkomen, dat deze de dupe werd van de nalatigheid van zijn patroon om met de gegeven voorschriften rekening te houden. Toch is er reden om het stelsel der Arbeidswet in deze niet in zijn geheel over te nemen. Want het wetsontwerp bemoeit zich alleen met personen, die, al dan niet geregeld, motorrijtuigen besturen; zoodoende zullen de bepalingen van een algemeenen maatregel, als in artikel 1 bedoeld, veelal betrekking hebben op werk, dat buiten het oog van den werkgever verricht wordt. Dit zal met zich brengen, dat alsdan de invloed van het gezag van den werkgever minder sterk gevoeld wordt. De eigen verantwoordelijkheid van den arbeider wordt daardoor echter grooter. Op deze gronden is in artikel 3, tweede lid, bepaald, dat, indien de werkgever aantoonde, dat door hem de noodige bevelen zijn gegeven, de noodige maatregelen zijn genomen, de noodige middelen zijn verschaft en het redelijkerwijze te vorderen toezicht is gehouden om de naleving van de bedoelde voorschriften in zijn dienst te verzekeren, de ondergeschikte, die het strafbaar gestelde feit beging, zelf strafbaar is.

Het artikel eischt niet, dat de overtreding begaan wordt in verband met werkzaamheden, in dienstbetrekking verricht. Bij het toezicht op de naleving van de Arbeidswet is nl. meermalen gebleken, dat een hoofd of bestuurder van een onderneming de in het Rustdagbesluit voor transportarbeiders te land neergelegde voorschriften omtrent den wekelijkschen rustdag trachtte te ontduiken door aan zijn arbeiders op hun rustdag een auto te „verhuren”, waarmede deze dan zoogenaamd voor eigen rekening personen of goederen mochten vervoeren. Het is niet altijd gemakkelijk aan te toonen, dat het dan een schijnhandeling betreft. De ondergeteekenden hopen, dat door de in den aanhef van artikel 3 gekozen redactie dergelijke ontduikingen met betrekking tot deze wet kunnen worden tegengegaan. Wordt een overtreding, als hier bedoeld, begaan door een persoon, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder *b*, dan zal steeds de werkgever aansprakelijk zijn, ook al hield de overtreding verband met het besturen van een „gehuurden” wagen. Betreft het geen schijnhandeling, dan kan de werkgever zich overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid disculpeeren en is de arbeider zelf strafbaar.

Artikel 4. Niet steeds zal van den werkgever zelf geverguld kunnen worden, dat hij waakt tegen overtreding van de voorschriften van den in artikel 1 bedoelden algemeenen maatregel van bestuur. In groote ondernemingen bijv. zal dit vaak aan het leidend personeel moeten worden overgelaten. In navolging van wat o. a. de Arbeidswet op dit stuk behelst, bepaalt daarom artikel 4, dat het opzichthoudend personeel aansprakelijk is, voor zoover het de opdracht gekregen heeft om op de naleving van die voorschriften toe te zien. Ter voorkoming van in de practijk gebleken moeilijkheden is hier de eisch gesteld, dat de opdracht schriftelijk gegeven zij.

Artikel 5. Het eerste lid van dit artikel, op den bestuurder van een motorrijtuig de verplichting leggende tot het geven van inlichtingen aan de controleerende ambtenaren, behoeft wel geen nadere toelichting.

Het tweede lid legt de verplichting tot het geven van inlichtingen ook op aan de andere personen, die vervoerd worden met een motorrijtuig, dat door de controleerende ambtenaren is aangehouden. Die personen zullen meermalen inlichtingen kunnen geven, waaruit de ambtenaren kunnen afleiden, in hoeverre de autobestuurder de wet heeft overtreden. Bestaat geen verplichting tot het geven van inlichtingen, dan zal het, zooals de practijk geleerd heeft, niet zelden gebeuren, dat de passagiers,

door welke motieven dan ook gedreven, weigeren om den ambtenaren hun taak tot het toezien op de naleving van de wet te vergemakkelijken. Men schijnt den controleerende ambtenaar soms te beschouwen als een dwarskijsker, tegen wien men zich lijdelijk dient te verzetten. Minder spoedig zal men de ambtenaren tegenwerken, wanneer een verplichting tot het geven van inlichtingen wordt opgelegd. Zulk een voorschrift achten de ondergeteekenden daarom zeer gewenscht.

Artikel 6. Dit artikel regelt de strafmaat. Toelichting schijnt overbodig.

Artikel 7. In navolging van de Motor- en Rijwielwet schijnt het gewenscht, ook hier in bepaalde gevallen de mogelijkheid open te stellen tot het intrekken van het rijbewijs.

Artikel 8. Evenals, blijkens artikel 1, bij de uitvoering van de wet ambtenaren zoowel van het departement van Sociale Zaken als van dat van Waterstaat worden ingeschakeld, zoo wordt ook het opsporen van overtredingen, behalve aan de gewone opsporingsambtenaren, toevertrouwd aan ambtenaren en beamtten, onder elk van die departementen ressorteerende.

Artikel 9. Dit artikel is ontleend aan artikel 35 van de Motor- en Rijwielwet en vindt zijn grond in dezelfde motieven, als welke genoemd artikel in de Motor- en Rijwielwet deden opnemen.

Artikel 10. Hoewel het toezicht op de naleving van deze wet goeddeels op den openbaren weg zal moeten worden uitgeoefend, zal daarmede in menig geval niet volstaan kunnen worden. Zoo zal b.v. de administratie betreffende de krachtens deze wet vastgestelde werk- en rusttijden in de betrokken kantoren en garages van autobusdiensten of auto-verhuurinrichtingen nagezien moeten kunnen worden; ook moeten de werk- en rusttijden van personen, die in dienst van anderen als chauffeur en tevens op andere wijze werkzaam zijn, gecontroleerd kunnen worden. Theoretisch gezien zou dan ook het verlenen van het recht van toegang aan de controleerende ambtenaren tot alle plaatsen, waar eventueel een overtreding van deze wet geconstateerd zou kunnen worden, gewettigd zijn. Met het oog op de daaraan verbonden bezwaren hebben de ondergeteekenden echter gemeend vooralsnog niet verder te moeten gaan dan het verlenen van toegang tot alle plaatsen, waar personen, op wie het bepaalde krachtens het eerste lid van artikel 1 van toepassing is, werkzaamheden plegen te verrichten, welke met het besturen van een motorrijtuig verband houden, het schoonmaken en herstellen daaronder begrepen. Vermoedelijk zal aldus een behoorlijk toezicht op de naleving van de wet wel gewaarborgd zijn. De tweede volzin van het eerste lid van artikel 10 en het tweede lid van dat artikel zijn ontleend aan artikel 85, derde en vierde lid, der Arbeidswet.

Artikel 13. Het zou met den opzet van deze wet in strijd zijn, indien de regeling van de werk- en rusttijden van bestuurders van autobussen gebaseerd bleef op de Wet Openbare Vervoermiddelen. Daarom dient het in die wet in artikel 10, tweede lid, onder *c*, bepaalde te vervallen. In verband daarmede moet dan tevens de redactie van het derde lid van genoemd wetsartikel eenigszins gewijzigd worden, daar, evenals tot nu toe, de provinciale besturen zich van het stellen van regelen inzake de werktijden van autobestuurders dienen te onthouden.

De Minister van Sociale Zaken,
M. SLINGENBERG.

De Minister van Waterstaat,
VAN LIDTH DE JEUDE.