

## Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst

### Aan:

De centrales van overheidspersoneel in het Departementaal Georganiseerd Overleg bij het ministerie van SZW

De voorzitter van het Departementaal Georganiseerd Overleg bij het ministerie van SZW

Verslag hoorzitting 16 juni 2008 **bijlage(n)**

AAC.87 **zaaknummer**  
4 juli 2008 **datum**

### Onderwerp:

Verzoek om arbitrage AAC87

De centrales die deel uitmaken van het Departementaal Georganiseerd Overleg (DGO) bij het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (hierna: de werknemersorganisaties) en de voorzitter van het DGO (hierna: de werkgever) hebben bij gezamenlijke brief van 21 april 2008 gericht aan de Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst (hierna: de Commissie) een verzoek om arbitrage en advies ingediend inzake een tussen hen gerezen geschil. Het geschil betreft de bij besluit van 18 februari 2008 aangebrachte wijziging in artikel 2 van de Regeling Dienstauto's SZW 1994.

### INLEIDING

In 1994 is de Regeling Dienstauto's SZW (hierna: de Regeling) tussen partijen tot stand gekomen. Deze regeling is gewijzigd bij besluit van 25 april 2006, kenmerk PO&I/A&R/2006/23906. Voor deze wijziging heeft de werkgever de instemming verkregen van de werknemersorganisaties die zijn vertegenwoordigd in het DGO. De werkgever heeft bij besluit van 18 februari 2008, kenmerk PO&I/P&O/2008/3345, in artikel 2 van de Regeling een wijziging aangebracht, die ertoe leidt dat de ambulante medewerkers van de Arbeidsinspectie (hierna: AI) van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, voor zover deze medewerkers dienstreizen niet of niet op een doelmatige wijze kunnen maken met het openbaar vervoer, vanaf 1 september 2008 in beginsel verplicht zijn voor het maken van dienstreizen gebruik te maken van een dienstauto.

Het voornemen tot het nemen van het zojuist genoemde besluit is (kennelijk) door de werkgever aan de medewerkers die het betreft medegedeeld, zonder dat de werkgever met de werknemersorganisaties over een wijziging van de Regeling heeft overlegd. Dit komt naar voren in het verslag van het DGO van 4 september 2007. In het DGO van 4 september 2007, 19 december 2007, 20 maart 2008 en 9 april 2008 is over de (voorgenomen) wijziging van de Regeling over-legend. In dit overleg zijn voorstellen voor een overgangsregeling aan de orde geweest.

## Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst

In de vergadering van 20 maart 2008 hebben de werknemersorganisaties vastgesteld dat het overleg niet zal leiden tot overeenstemming over het onderwerp. In het overleg van 9 april 2008 hebben partijen besloten zich met een gezamenlijk verzoek om arbitrage en/of advies tot de Commissie te wenden.

### HET GESCHIL

Partijen leggen de Commissie de twee volgende geschilpunten voor.

I) Het eerste geschilpunt betreft de vraag of de werkgever genoodzaakt is om artikel 2 van de Regeling eenzijdig te wijzigen. De wijziging van dit artikel leidt ertoe dat de keuzevrijheid voor het gebruik van de eigen auto voor het maken van dienstreizen wordt beëindigd. Deze keuzevrijheid is bij de voorlaatste wijziging van de Regeling bij besluit van 25 april 2006, kenmerk PO&I/A&R/2006/23906, bewust gehandhaafd. De werkgever stelt zich op het standpunt dat hij, rekening houdend met Rijksbrede regelgeving, genoodzaakt is artikel 2 van de Regeling te wijzigen. De werknemersorganisaties zijn van mening dat de werkgever, gelet op artikel 113 van het Algemeen Rijksambtenarenreglement (hierna: ARAR), niet bevoegd is dit besluit te nemen, zonder dat hij met ten minste de helft van de centrales die deel uitmaken van het DGO SZW overeenstemming heeft bereikt. Deze overeenstemming ontbreekt.

Partijen leggen deze vraag **ter arbitrage** aan de Commissie voor.

II) Zo de Commissie meent dat de werkgever bevoegd is artikel 2 van de Regeling eenzijdig te wijzigen in de door hem aangegeven zin, komt vervolgens de vraag aan de orde of de betrokken medewerkers van de AI met de door de werkgever voorgestelde overgangsregeling voldoende worden gecompenseerd voor de gevolgen die zij van deze wijziging ondervinden.

Partijen verzoeken de Commissie over deze vraag **advies** uit te brengen.

### STANDPUNTEN PARTIJEN

Partijen geven in het verzoek aan de Commissie slechts een zeer summiere onderbouwing van hun standpunt. Ter nadere adstruering zijn verslagen van een viertal overleggen in het DGO bijgevoegd.

#### Wijziging artikel 2 van de Regeling

Artikel 2 van de Regeling luidde vanaf 25 april 2006 als volgt:

1. Als alternatief voor het dienstgebruik van de privé-auto tegen kilometervergoeding kan de dienstleiding aan een functionaris op diens verzoek een dienstauto beschikbaar stellen, indien de individuele beschikbaarheid van een auto noodzakelijk is om te voorzien in de vervoersbehoefte die voortvloeit uit de aard van de functie.
2. Van de functionaris van wie een verzoek om beschikbaarstelling van een dienstauto wordt afgewezen, kan niet (langer) geëist worden dat de eigen auto voor de dienst wordt gebruikt.

## Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst

Bij besluit van 18 februari 2008, kenmerk PO&I/P&O/2008/3345, is artikel 2 van de Regeling als volgt komen te luiden:

1. Het bevoegd gezag bepaalt op grond van zakelijke overwegingen wanneer een dienstauto ter beschikking wordt gesteld, welke dienstauto ter beschikking wordt gesteld en aan wie deze dienstauto ter beschikking wordt gesteld.
2. Het bevoegd gezag stelt alleen dienstauto's ter beschikking die vallen binnen het kader van de Rijksnormering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bovendien worden alleen auto's beschikbaar gesteld die via het rijksbrede mantelcontract kunnen worden aangeschaft.
3. Het bevoegd gezag kan besluiten een reeds aanwezige dienstauto ter beschikking te stellen.

**De werkgever** voert aan dat hij genoodzaakt is artikel 2 van de Regeling in deze zin te wijzigen gelet op de volgende Rijksbrede regelingen:

- het Reisbesluit Binnenland;
- de Reisregeling Binnenland;
- de Circulaire Dienstreizenproblematiek d.d. 17 juli 2006;
- de Aanvulling Circulaire Dienstreizenproblematiek (Stcrt 12 oktober 2006, nr. 199).

In de adviesaanvraag volstaat de werkgever met verwijzing naar de hiervoor genoemde regelingen/circulaires, maar motiveert hij zijn standpunt verder niet. Uit de verslagen van het DGO valt over de motivering van dit standpunt het volgende af te leiden. De werkgever brengt naar voren dat in de Sectorcommissie Overleg Rijkspersoneel (hierna: SOR) per 1 augustus 2006 een (hogere) kilometervergoeding ad € 0,37 is afgesproken voor dienstreizen bij gebruik van een privé-vervoermiddel. Deze vergoeding geldt alleen in uitzonderlijke situaties. In principe wordt een dienstreis afgelegd per openbaar vervoer. Wanneer dit niet mogelijk is, stelt de werkgever een dienstauto ter beschikking. Alleen in de bijzondere situatie dat de werkgever in gebreke blijft een dienstauto ter beschikking te stellen, kan de werknemer gebruik maken van een privé-vervoermiddel. Deze afspraak die in de SOR is gemaakt, is naar het oordeel van de werkgever hogere regelgeving die de Regeling doorkruist. Om die reden kan in de visie van de werkgever sinds 1 augustus 2006 formeel niet langer sprake zijn van keuzevrijheid ten aanzien van het al dan niet gebruik maken van dienstauto's. Het gebruik van privé-vervoermiddelen moet sindsdien immers worden beperkt tot bijzondere situaties en mag alleen worden ingezet in gevallen waarin de werkgever niet voor adequaat dienstvervoer kan zorgen.

Tijdens de hoorzitting heeft de werkgever zich op het standpunt gesteld dat er voor medewerkers van de AI nimmer keuzevrijheid heeft bestaan om al dan niet gebruik te maken van een dienstauto. In het verleden dienden deze medewerkers om redenen van bedrijfsvoering voor het maken van dienstreizen in principe gebruik te maken van hun eigen auto en vanaf 2004 wordt aan nieuwe medewerkers van de AI bij indiensttreding standaard een dienstauto verstrekt. De Regeling voorziet in het beschikbaar stellen van de dienstauto en de voorwaarden waaronder dit gebeurt. Zij is dan ook te beschouwen als een regeling op het gebied van de bedrijfsvoering en niet als een rechtspositionele regeling die ter verkrijging van instemming van de vakcentrales moet worden voorgelegd aan het DGO.

Hieraan doet niet af dat deze regeling in 1994 in overeenstemming met de vakcentrales is vastgesteld en dat latere wijzigingen van deze regeling in overleg en bij voorkeur in overeenstemming met de vakcentrales zijn doorgevoerd. In 1994 bestond nog geen DGO maar een Bijzondere Commissie waarin, naast rechtspositionele vraagstukken, ook aangelegenheden op het gebied van de bedrijfsvoering werden besproken en de latere wijzigingen van de Regeling zijn besproken in het DGO om onrust onder de betrokken ambtenaren te voorkomen. Om die reden is ook de onderhavige wijziging van de Regeling voorgelegd aan het DGO. Deze wijziging was noodzakelijk, omdat het uitgangspunt dat voor een dienstreis die niet doelmatig per openbaar vervoer kan worden gemaakt, in principe de eigen auto wordt gebruikt, dat ten grondslag ligt aan de Regeling, niet in overeenstemming is met de Circulaire Dienstreizenproblematiek van 17 juli 2006 (hierna: de Circulaire). Deze circulaire verplicht de werkgever de ambtenaar te voorzien van adequaat dienstvervoer wanneer de werkgever daartoe in staat is. De Minister van SZW is daartoe in staat en was dan ook gehouden de Regeling te wijzigen.

De **werknemersorganisaties** voeren aan dat de wijziging van artikel 2 van de Regeling ingrijpt in de rechten van individuele ambtenaren, zonder dat hierover overeenstemming is bereikt met ten minste de helft van de in het DGO vertegenwoordigde vakcentrales, zoals is voorgeschreven in art. 113 van het ARAR. Zij kunnen zich niet met deze wijziging verenigen, omdat deze afbreuk doet aan de keuzemogelijkheid die tot dusverre voor de inspecteurs van de AI bestond om voor dienstreizen tegen een kilometervergoeding gebruik te maken van de eigen auto. Art. 7 van het Reisbesluit binnenland biedt hiervoor nog steeds ruimte, maar tegelijk met de verhoging van de kilometervergoeding tot € 0,37 per kilometer is bij de Circulaire het beleid op dit punt gewijzigd. Als uitgangspunt is in de Circulaire neergelegd dat het gebruik van privé-vervoermiddelen beperkt moet blijven tot bijzondere situaties. De situatie van de inspecteurs van de AI is zo'n bijzondere situatie, zodat de Circulaire de werkgever niet noodzaakt tot wijziging van de Regeling. De subsidiaire vraag of de betrokken inspecteurs met de door de werkgever voorgestelde overgangsregeling voldoende worden gecompenseerd voor de gevolgen die zij van deze wijziging ondervinden, kan dan ook onbesproken blijven. Toch willen de werknemersorganisaties wel ingaan op het kostenaspect. Zij betwijfelen of het leasen van auto's voor de inspecteurs van de AI, gelet op de daarvoor geldende tarieven, voordeliger is dan het vergoeden van de kilometers die de inspecteurs afleggen met hun eigen auto's.

### **Overgangsregeling**

Indien de Commissie bij wijze van arbitrale uitspraak uitspreekt dat de werkgever bevoegd is artikel 2 van de Regeling eenzijdig te wijzigen, in die zin dat de vrije keuze voor het gebruik van de eigen auto voor het maken van dienstreizen komt te vervallen, dient er, naar beide partijen menen, een overgangsregeling te worden vastgesteld. Partijen vragen de Commissie te adviseren over de vraag of de door de werkgever voorgestelde overgangsregeling de betrokken medewerkers voldoende compenseert in geval van wijziging van artikel 2 van de Regeling.

De door **de werkgever** voorgestelde overgangsregeling komt overeen met het bod dat de werkgever heeft gedaan in zijn brief van 10 januari 2008, kenmerk PO&I/A&R/2008/752. In deze regeling wordt voor de medewerkers van de AI het gebruik van een dienstauto voor het maken van een dienstreis per 1 september 2008 verplicht gesteld. Daarbij gelden de volgende uitzonderingen:

- inspecteurs die zijn geboren voor 1 september 1948 en die op 19 december 2007 voor het maken van dienstreizen nog steeds gebruik maken van een eigen auto, mogen dit gebruik van de eigen auto tot aan hun ontslag continueren.
- inspecteurs die zijn geboren na 1 september 1948 en die op 19 december 2007 voor het maken van dienstreizen nog steeds gebruik maken van een eigen auto, en die voor 1 april 2008 schriftelijk een verzoek indienen tot ontslag op een datum gelegen voor 1 september 2013, mogen dit gebruik van de eigen auto tot aan hun ontslag continueren.
- inspecteurs die op 19 december 2007 voor het maken van dienstreizen nog steeds gebruik maken van een eigen auto, mogen het gebruik van deze auto voor het maken van dienstreizen continueren tot zes jaar na de aankoopdatum van deze auto, mits de aankoopdatum van de auto op een nader te bepalen wijze kan worden aangetoond.
- inspecteurs met een sterk afwijkend reispatroon mogen, indien het openbaar vervoer geen reëel alternatief is, na een besluit van hun directeur het gebruik van hun eigen auto continueren, mits er geen verwachting bestaat dat het reispatroon binnen afzienbare tijd weer zal wijzigen.

Tijdens de hoorzitting heeft de werkgever erop gewezen dat deze overgangsregeling de helft van de ongeveer 200 inspecteurs van de AI die voor dienstreizen nog gebruik maken van hun eigen auto volledig tegemoetkomt. Van de 100 inspecteurs aan wie de overgangsregeling niet volledig tegemoetkomt, zullen er naar verwachting van de werkgever ongeveer 50 bezwaar maken.

Naar het oordeel van **de werknemersorganisaties**, zoals verwoord in het DGO van 9 april 2008, doet deze overgangsregeling onvoldoende recht aan de toezegging die aan de medewerkers van de AI is gedaan dat zij voor het afleggen van dienstreizen gebruik kunnen blijven maken van hun eigen auto, welke toezegging een voorwaarde was voor de instemming van de werknemersorganisaties met de wijzigingen die de Regeling in 2006 heeft ondergaan.

Tijdens de hoorzitting hebben de werknemersorganisaties opgemerkt dat de Commissie bij een eventuele beoordeling van de overgangsregeling zeker aandacht zou moeten besteden aan de door hen aangedragen alternatieven, zoals afzien van een toekomstige verhoging van de kilometervergoeding of invoering van een gestaffelde kilometervergoeding. Deze alternatieven passen bij een situatie waarin voor nieuw in dienst tredende inspecteurs een dienstauto het vervoermiddel is, maar zittende inspecteurs de keuzemogelijkheid tussen een dienstauto en de eigen auto behouden. Met de overgangsregeling die de werkgever heeft voorgesteld, worden alle inspecteurs die zijn geboren na 1 september 1948 op termijn geconfronteerd met de nadelen die zij verbonden achten aan de verplichting om gebruik te maken van een dienstauto, met name wanneer zij niet zijn geïnteresseerd in het privégebruik van die auto.

**OVERWEGINGEN.**

**Vraagstelling verzoek tot arbitrage**

Is de werkgever genoodzaakt artikel 2 van de Regeling eenzijdig te wijzigen, gezien de afspraken die in de SOR zijn gemaakt over de hogere kilometervergoeding voor dienstreizen bij gebruik van een privé-vervoermiddel per 1 augustus 2006?

**Vraagstelling verzoek om advies**

De subsidiaire vraag, die uitsluitend aan de orde komt bij een bevestigende beantwoording van de primaire vraag, is of de door de werkgever aangeboden overgangsregeling de nadelige gevolgen van het gewijzigde artikel 2 van de Regeling voldoende ondervangt. Partijen verzoeken de Commissie hierover te adviseren.

**Overwegingen met betrekking tot het verzoek tot arbitrage**

*De bevoegdheid om artikel 2 van de Regeling eenzijdig te wijzigen*

De werkgever acht zich bevoegd artikel 2 van de Regeling eenzijdig te wijzigen, omdat hij de Regeling niet beschouwt als een rechtspositionele regeling, maar als een regeling op het gebied van de bedrijfsvoering, waarop art. 113 ARAR geen betrekking heeft. De Commissie deelt deze opvatting van de werkgever niet. Zij merkt artikel 2 van de Regeling, zoals dit artikel luidde voorafgaande aan de onderhavige wijziging, aan als een bepaling waaraan inspecteurs van de AI het recht konden ontleen om bij dienstreizen geen gebruik te maken van de eigen auto. Bij het onderhavige wijzigingsbesluit is dit recht omgezet in een verplichting om, behoudens de toepasselijkheid van overgangsrecht, vanaf 1 september 2008 bij dienstreizen gebruik te maken van een dienstauto. Dit besluit houdt dan ook een wijziging in van een regel die aan een individuele ambtenaar een recht toekent. Ingevolge artikel 113, derde lid, van het ARAR, kan een voorgenomen besluit van deze strekking slechts ten uitvoer worden gebracht indien daarover overeenstemming bestaat met de helft van de tot het overleg toegelaten centrales van overheidspersoneel. Over de onderhavige wijziging van artikel 2 van de Regeling ontbreekt deze overeenstemming, zodat de werkgever niet bevoegd is deze wijziging door te voeren. Hij had voor deze wijziging dezelfde procedure in acht behoren te nemen die hij bij de in 2006 in de Regeling aangebrachte wijzigingen heeft gevolgd.

*De noodzaak om artikel 2 van de Regeling te wijzigen*

De werkgever baseert de door hem gevoelde noodzaak om artikel 2 van de Regeling te wijzigen op de Circulaire. Hierin wordt onder meer het volgende opgemerkt: *“Uitgangspunt daarbij (d.w.z. bij de regelgeving met betrekking tot het maken van dienstreizen) blijft dat het opdracht geven en mogelijk maken van dienstreizen een zaak van de werkgever is en dat deze moet voorzien in het voor die reizen adequate vervoer. Het gebruik van privé-vervoermiddelen moet daarom tot bijzondere situaties beperkt blijven. In verband daarmee zal het toekennen van de in artikel 2, eerste lid, van de Reisregeling binnenland genoemde vergoeding in het vervolg per betreffende ambtenaar dienen te worden onderbouwd en vastgelegd in de administratie.*

*Het gebruik van privé-vervoermiddelen is geïndiceerd in het geval waarin een dienstreis absoluut noodzakelijk is, deze reis naar het oordeel van het bevoegd gezag niet of niet op doelmatige wijze per openbaar vervoer kan worden gemaakt en voor die reis geen adequaat dienstvervoer beschikbaar is”.*

Uit de aanhef van de hierboven aangehaalde passage uit de Circulaire blijkt dat deze geen wijziging brengt in het voordien reeds geldende uitgangspunt dat de werkgever bevoegd is om dienstreizen op te dragen en verantwoordelijk is voor het faciliteren van deze reizen, waartoe hij dient te voorzien in het voor die reizen adequate vervoer. Dit uitgangspunt was dus reeds van kracht ten tijde van de vorige wijziging van de Regeling in april 2006. De daarbij betrokken werknemersorganisaties hebben zich bij brief van 24 april 2006 op het standpunt gesteld dat voor de ambtenaar de keuzevrijheid blijft bestaan om niet te kiezen voor een lease-auto, maar gebruik te maken van de eigen auto tegen een vergoeding van (destijds) € 0,28 per kilometer. In weerwil van de ter hoorzitting gehuldigde opvatting dat keuzevrijheid met betrekking tot het gebruik van vervoermiddelen bij dienstreizen nimmer heeft bestaan, heeft de werkgever het zojuist bedoelde standpunt van de werknemersorganisaties destijds niet betwist. Daarmee heeft de werkgever zich de facto neergelegd bij de perceptie van deze organisaties en hun achterban dat deze keuzevrijheid bestond. Gelet op deze omstandigheid gaat het niet aan de werknemersorganisaties thans tegen te werpen dat deze perceptie onjuist is, wat er verder ook van de juistheid van deze perceptie zij.

De Circulaire introduceert enkele nieuwe verplichtingen voor het geval dat de in artikel 2 van de Reisregeling binnenland genoemde vergoeding wordt toegekend. De toekenning van deze vergoeding dient beperkt te blijven tot bijzondere situaties, met een op het geval van de betreffende ambtenaar toegespitste motivering te worden onderbouwd en administratief te worden vastgelegd. In het geval van de voor 2004 in dienst getreden medewerkers van de AI, aan wie bij indiensttreding geen dienstauto werd verstrekt, kan aan deze voorwaarden worden voldaan. Hun situatie kan worden aangemerkt als een bijzondere situatie in de zin van de Circulaire, omdat van hen in principe werd verwacht dat zij voor dienstreizen gebruik maakten van hun eigen auto, voor welk gebruik zij een kilometervergoeding ontvingen. Slechts indien zij niet aan deze verwachting konden of wilden voldoen, kon op hun verzoek een dienstauto beschikbaar worden gesteld en bij afwijzing van een dergelijk verzoek kon van hen niet langer worden geëist dat zij voor dienstreizen gebruik maakten van hun eigen auto. In het algemeen was het bij overheidswerkgevers ook voor 2004 reeds gebruikelijk dat voor dienstreizen die niet doelmatig kunnen worden afgelegd met het openbaar vervoer, een dienstauto ter beschikking werd gesteld. Vanwege de voor 2004 ten aanzien van de medewerkers van de AI bestaande verwachting dat zij voor dienstreizen in principe gebruik maakten van hun eigen auto, verkeren de voor 2004 in dienst getreden medewerkers van de AI in een bijzondere situatie in de zin van de Circulaire, die de toekenning van een kilometervergoeding voor het gebruik van de eigen auto rechtvaardigt. In het geval van deze medewerkers kan dan ook deugdelijk worden gemotiveerd waarom zij blijvend in aanmerking komen voor een kilometervergoeding wanneer zij voor dienstreizen gebruik maken van de eigen auto. Het bij de Circulaire geïntroduceerde motiveringsvereiste verzet zich derhalve niet tegen handhaving van deze aanspraak voor deze medewerkers.

## Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst

De Circulaire noemt ook een drietal cumulatieve voorwaarden waaronder het gebruik van privé-vervoermiddelen voor dienstreizen is geïndiceerd. Dit is het geval indien:

- een dienstreis absoluut noodzakelijk is;
- deze reis naar het oordeel van het bevoegd gezag niet of niet op doelmatige wijze per openbaar vervoer kan worden gemaakt;
- en voor die reis geen adequaat dienstvervoer beschikbaar is.

De eerste twee voorwaarden worden eveneens gesteld in het Reisbesluit binnenland, dat zowel de juridische grondslag vormt voor de Circulaire als voor de Regeling.

De voorwaarde dat een dienstreis noodzakelijk is, ligt besloten in de definitie van het begrip “dienstreis” in artikel 2 onder e van dit besluit en de voorwaarde dat deze reis naar het oordeel van het bevoegd gezag niet of niet op doelmatige wijze per openbaar vervoer kan worden gemaakt, wordt uitdrukkelijk gesteld in artikel 7 van dit besluit. Onder deze voorwaarde kent dit artikel aan het bevoegd gezag een discretionaire bevoegdheid toe om toestemming te verlenen voor een dienstreis gebruik te maken van een eigen motorvoertuig of bromfiets, in welk geval de betrokkene aanspraak maakt op de in artikel 2 van de Reisregeling binnenland geregelde vergoeding van € 0,37 per kilometer.

De derde cumulatieve voorwaarde waaronder het gebruik van een privé-vervoermiddel voor een dienstreis volgens de Circulaire is geïndiceerd, die inhoudt dat voor die reis geen adequaat dienstvervoer beschikbaar is, wordt in het Reisbesluit binnenland niet gesteld als voorwaarde waaronder het bevoegd gezag toestemming kan verlenen voor een dienstreis gebruik te maken van een eigen motorvoertuig of bromfiets. Op dit punt introduceert de Circulaire dus een voorwaarde waarvoor in het Reisbesluit binnenland geen juridische basis is te vinden. Indien het de bedoeling was geweest om het stellen van deze voorwaarde dwingend op te leggen aan overheidswerkgevers, had het Reisbesluit binnenland op dit punt behoren te worden gewijzigd. Nu een dergelijke wijziging is uitgebleven, kan niet worden volgehouden dat de werkgever genoodzaakt is voor het gebruik van privé-vervoermiddelen voor een dienstreis de voorwaarde te stellen dat voor die reis geen adequaat dienstvervoer beschikbaar is. Daarmee kan de vraag of de Circulaire de werkgever noodzaakt artikel 2 van de Regeling in deze zin te wijzigen, ontkennend worden beantwoord.

### **Overweging met betrekking tot het verzoek om advies**

Gelet op de bovenstaande ontkennende beantwoording van de vragen in het kader van het verzoek om arbitrage, komt het verzoek om advies, dat uitsluitend is ingediend voor het geval dat deze vragen bevestigend zouden moeten worden beantwoord, niet meer voor behandeling in aanmerking.

De bovenstaande overwegingen in beschouwing nemende, komt de Commissie tot de volgende arbitrale uitspraak.

**ARBITRALE UITSPRAAK**

De Commissie oordeelt dat de Circulaire Dienstreizenproblematiek van 17 juli 2006 de werkgever niet noodzaakt artikel 2 van de Regeling Dienstauto's SZW '94 eenzijdig te wijzigen in de zin van het besluit van 18 februari 2008, kenmerk PO&I/P&O/2008/3345. Zij adviseert de werkgever met de tot het DGO toegelaten centrales van overheidspersoneel open en reëel overleg te voeren over een voor hen acceptabele wijziging van artikel 2 van de Regeling Dienstauto's SZW 1994.

## Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst

's-Gravenhage, 4 juli 2008

De Advies- en Arbitragecommissie Rijksdienst

prof. mr. J. de Ruiter  
voorzitter

mw. drs. A. van der Meer  
secretaris

H.F. Dijkstal,  
lid

prof. mr. L.C. Sprengers,  
lid

mw. mr. L.C. Verstegen,  
bijzonder lid

J.A. van der Valk,  
bijzonder lid