

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 20/2001**antagen av rådet den 23 mars 2001****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/.../EG av den ... om arbetstidens förläggning för personer som yrkesmässigt utför mobilt arbete avseende vägtransporter**

(2001/C 142/04)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71 och artikel 137.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
tande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och,

av följande skäl:

- (1) I rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ⁽⁴⁾ fastställs gemensamma regler för körtider och viloperioder för förare. Den förordningen omfattar inte andra aspekter på arbetstider i samband med vägtransporter.
- (2) Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden ⁽⁵⁾ gör det möjligt att anta mer specifika bestämmelser om arbetstidens förläggning inom området för vägtransporter. Eftersom det här direktivet är ett sektoriellt direktiv har dess bestämmelser företräde framför bestämmelserna i direktiv 93/104/EG, i enlighet med artikel 14 i det direktivet.
- (3) Trots omfattande förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter har det inte varit möjligt att komma fram till ett avtal beträffande mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn.
- (4) Det är därför nödvändigt att föreskriva en rad mer specifika bestämmelser om arbetstidens längd för vägtransporter för att säkerställa transporternas säkerhet samt de berörda personernas hälsa och säkerhet.

(5) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av åtgärdens omfattning och effekter bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(6) Tillämpningsområdet för detta direktiv omfattar endast mobila arbetstagare, anställda av ett transportföretag som är etablerat i en medlemsstat, vilka deltar i sådant mobilt arbete avseende vägtransporter som omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85, eller om så inte är fallet, av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

(7) Det bör klargöras att de mobila arbetstagare som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, men inte är egenföretagare, åtnjuter det grundskydd som föreskrivs i direktiv 93/104/EG. Detta grundskydd omfattar gällande regler om tillräcklig vila, maximal genomsnittlig veckoarbetstid, årlig semester och vissa grundläggande bestämmelser för nattarbetare, bland annat avseende hälsokontroller.

(8) Eftersom förare som är egenföretagare omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3820/85 men inte av tillämpningsområdet för direktiv 93/104/EG, bör dessa förare tills vidare inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, men kommissionen kommer att utvärdera effekterna av denna tillfälliga utslutning.

(9) Definitionerna i detta direktiv får inte ha någon prejudicerande verkan i förhållande till andra gemenskapsregler om arbetstiden.

(10) För att förbättra vägtrafiksäkerheten, undvika en snedvridning av konkurrensen och sörja för säkerhet och hälsa för mobila arbetstagare som omfattas av detta direktiv bör dessa noga känna till vilken tid som ägnas åt arbete avseende vägtransporter som anses som arbetstid och vilken tid som inte ingår i arbetstiden och som betraktas som raster, viloperioder eller tid då arbetstaga-

⁽¹⁾ EGT C 43, 17.2.1999, s. 4.

⁽²⁾ EGT C 138, 18.5.1999, s. 33.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 april 1999 (EGT C 219, 30.7.1999, s. 235), bekräftat den 6 maj 1999 (EGT C 279, 1.10.1999, s. 270), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 mars 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

⁽⁵⁾ EGT L 307, 13.12.1993, s. 18. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41).

ren skall vara tillgänglig. Dessa arbetstagare bör ha rätt till ett minsta antal viloperioder per dag och vecka samt till lämpliga raster. Det är även nödvändigt att införa en övre gräns för antalet arbetstimmar per vecka.

- (11) Forskningsresultat visar att kroppen nattetid är känsligare för miljöstörningar och även för vissa ansträngande former av arbetsuppläggning, och att långa perioder med nattarbete kan vara skadliga för arbetstagarnas hälsa och riskera deras säkerhet samt även vägtrafiksäkerheten i allmänhet.
- (12) Följaktligen är det nödvändigt att begränsa perioderna av nattarbete och föreskriva att yrkesförare som arbetar på natten erhåller lämplig kompensation för sitt arbete och inte missgynnas vad avser fortbildning.
- (13) Register bör föras av arbetsgivarna över den tid som överskrider den maximala genomsnittliga arbetstiden per vecka för mobila arbetstagare.
- (14) Bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 om körtiden för andra internationella och nationella persontransporter än linjetrafik bör kunna fortsätta att tillämpas. Arbetstiden för förare som utför dessa transporter kan således under vissa omständigheter överskrida den maximala veckoarbetstid som föreskrivs i detta direktiv för varutransporter och persontransporter i linjetrafik.
- (15) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv och följa utvecklingen inom detta område i medlemsstaterna samt lägga fram en rapport om tillämpningen av reglerna och effekterna av bestämmelserna om nattarbete för Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.
- (16) Det är nödvändigt att fastslå att vissa bestämmelser kan komma att omfattas av undantag, som, beroende på det enskilda fallet, beslutas av medlemsstaterna eller av arbetsmarknadens parter. Som en allmän regel vid undantag bör de berörda arbetstagarna erhålla viloperioder som kompensation.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att införa minimiregler för arbetstidens förläggning för att förbättra skyddet för hälsa och säker-

het för personer som yrkesmässigt utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt för att förbättra vägtrafiksäkerheten och åstadkomma en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv gäller mobila arbetstagare som är anställda vid företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter vilka omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 eller, om så inte är fallet, av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

En utvärdering av följderna av den tillfälliga uteslutningen av förare som är egenföretagare skall läggas fram av kommissionen för Europaparlamentet och rådet senast den ... (*). I denna skall bland annat effekterna av uteslutningen av förare som är egenföretagare på vägtrafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkets struktur och det sociala skyddet analyseras. Beroende på vad analysen utvisar kan kommissionen föreslå på vilka villkor som de förare som är egenföretagare, vilket skall definieras närmare, senast den ... (**), kommer att omfattas av direktivet.

2. Bestämmelserna i direktiv 93/104/EG skall tillämpas på mobila arbetstagare som är uteslutna från det här direktivets tillämpningsområde.

3. I den utsträckning som det här direktivet omfattar mer specifika bestämmelser för mobila arbetstagare som utför vägtransporter skall det ha företräde framför de relevanta bestämmelserna i direktiv 93/104/EG, i enlighet med artikel 14 i det direktivet.

4. Detta direktiv kompletterar de bestämmelser i förordning (EEG) nr 3820/85, och vid behov, i AETR-överenskommelsen som skall ha företräde framför bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *arbetstid*: hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken den mobila arbetstagaren befinner sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller sin verksamhet, dvs.
- den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter, bland annat ingår följande i arbetet: körning, lastning och lossning, hjälp till passagerare som stiger på eller av fordonet, rengöring och tekniskt underhåll och allt annat arbete som krävs för fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet,

(*) Fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) Sex år efter det att detta direktiv har trätt i kraft..

- de perioder då den mobila arbetstagaren måste befinna sig på sin arbetsplats och vara beredd att utföra sitt arbete och enligt arbetsgivarens instruktioner inte fritt kan disponera sin tid, i synnerhet under perioder av väntan inför lastning och lossning när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara, dvs. antingen före avresan respektive strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

I arbetstiden ingår inte de raster som avses i artikel 5 eller de viloperioder som avses i artikel 6 och inte heller, utan att det påverkar tillämpningen av den lagstiftning i medlemsstaterna eller de avtal mellan arbetsmarknadens parter där det föreskrivs att sådana perioder skall kompenseras eller begränsas, den tid då arbetstagaren skall vara tillgänglig, enligt punkt b i den här artikeln.

b) *tid då arbetstagaren är tillgänglig:*

- andra perioder än raster och viloperioder under vilka den mobila arbetstagaren inte är tvungen att befinna sig på sin arbetsplats, men förväntas vara tillgänglig för att tillmötesgå eventuella uppmaningar om att påbörja eller fortsätta körningen eller utföra annat arbete. Som tid då arbetstagaren är tillgänglig anses framför allt de perioder under vilka den mobila arbetstagaren beledsagar ett fordon som transporteras med färja eller tåg samt väntetid vid statsgränser eller till följd av trafikförbud.

Dessa perioder och hur långa de förväntas bli skall i förväg vara känt av den mobila arbetstagaren, dvs. antingen före avresan respektive strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

- när det gäller mobila arbetstagare som kör i lag, den tid som tillbringas bredvid föraren eller på en sovbräns medan fordonet är i rörelse.

c) *arbetsplats:*

- den ort där det företag är beläget för vilket den mobila arbetstagaren utför uppgifter,
- det fordon som den mobila arbetstagaren använder vid utförandet av sina uppgifter,
- andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförandet av transporten.

- d) *mobila arbetstagare:* varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig, inbegripet praktikanter och lärlingar, och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

- e) *förare som är egenföretagare:* person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på kundens begäran.
- f) *vecka:* den period som börjar måndag kl. 0.00 och slutar söndag kl. 24.00.
- g) *nattetid:* den period på minst fyra timmar som fastställs i nationell lagstiftning, mellan kl. 0.00 och kl. 7.00.
- h) *nattarbete:* allt arbete som utförs nattetid.

Artikel 4

Maximal veckoarbetstid

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa följande:

- a) Den genomsnittliga veckoarbetstiden får inte överstiga 48 timmar. Den maximala veckoarbetstiden får uppgå till 60 timmar om den genomsnittliga arbetstiden per vecka beräknad över fyra månader inte överstiger 48 timmar. Artikel 6.1 fjärde och femte styckena i förordning (EEG) 3820/85 eller, vid behov, artikel 6.1 fjärde stycket i AETR-överenskommelsen har företräde framför bestämmelserna i detta direktiv, såvida berörda förare inte överskrider en genomsnittstid på 48 timmar per vecka beräknad över fyra månader.
- b) Arbetstiden för arbetstagare som arbetar för flera arbetsgivare skall vara summan av antalet arbetade timmar. Arbetsgivaren skall av den mobila arbetstagaren skriftligen begära uppgifter om arbete som har utförts för annan arbetsgivare. Den mobila arbetstagaren skall skriftligen tillhandahålla denna information.

Artikel 5

Raster

1. Utan att det påverkar den skyddsnivå som föreskrivs i förordning (EEG) nr 3820/85, eller nivån i AETR-överenskommelsen, skall medlemsstaterna vidta erforderliga åtgärder för att sörja för att mobila arbetstagare inte under några omständigheter arbetar mer än sex timmar i sträck utan rast. Arbetet skall avbrytas för en rast på minst 30 minuter om den totala arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, och på minst 45 minuter om den totala arbetstiden omfattar mer än nio timmar.

2. Rasten kan delas upp på flera perioder om minst 15 minuter.

Artikel 6

Viloperioder

Enligt detta direktiv omfattas lärlingar och praktikanter, när det gäller viloperioder, av samma bestämmelser som andra mobila arbetstagare omfattas av med tillämpning av förordning (EEG) nr 3820/85, eller, då den inte är tillämplig, av AETR-överenskommelsen.

Artikel 7

Nattarbete

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa följande:

— Om nattarbete utförs får dygnsarbetstiden inte överstiga tio timmar per 24-timmarsperiod.

— Kompensation för nattarbete skall utgå enligt nationella lagbestämmelser, kollektivavtal, avtal mellan arbetsmarknadens parter och/eller nationell praxis, men sådan kompensation är tillåten endast under förutsättning att den inte äventyrar vägtrafiksäkerheten.

2. Kommissionen skall senast den ... (*) utvärdera följderna av bestämmelserna i punkt 1 inom ramen för den rapport som kommissionen skall upprätta enligt artikel 13.2. Vid behov skall kommissionen bifoga lämpliga förslag till denna rapport.

3. Kommissionen skall lägga fram ett förslag till direktiv med bestämmelser om utbildningen av yrkesförare, inbegripet dem som utför nattarbete, i vilket de allmänna principerna för denna utbildning fastställs.

Artikel 8

Undantag

1. Bestämmelser om undantag från artiklarna 4 och 7 får antas genom lagar och andra författningar eller genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter, förutsatt att de berörda personerna erhåller kompensation i form av motsvarande viloperioder.

2. Möjligheten till undantag från artikel 4 får inte resultera i införandet av en referensperiod som överstiger sex månader för beräkning av den maximala genomsnittliga veckoarbets-tiden på 48 timmar.

(*) Fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Artikel 9

Information och register

Medlemsstaterna skall se till att följande villkor är uppfyllda:

a) Mobila arbetstagare skall informeras om relevanta nationella föreskrifter, om arbetsföreskrifter vid deras företag samt om avtal mellan arbetsmarknadens parter, till exempel kollektivavtal och eventuella företagsavtal, som har ingåtts på grundval av detta direktiv, utan att det påverkar tillämpningen av rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet ⁽¹⁾.

b) Arbetstiden för mobila arbetstagare skall registreras. Registren skall bevaras i minst ett år efter det att den tidsperiod som arbetet omfattar har gått ut. Arbetsgivarna skall vara ansvariga för registreringen av de mobila arbetstagarnas arbetstid. På begäran skall arbetsgivaren vara skyldig att till de mobila arbetstagarna lämna en kopia av registreringen av de arbetade timmarna.

Artikel 10

Förmånligare bestämmelser

Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa eller införa lagar eller andra författningar som bättre skyddar säkerheten och hälsan när det gäller mobila arbetstagare, eller medlemsstaternas möjligheter att främja eller tillåta tillämpning av kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter som bättre skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa.

Artikel 11

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv samt vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 12

Förhandlingar med tredje land

Med tanke på tillämpningen av regler likvärdiga med dem som föreskrivs i detta direktiv på mobila arbetstagare som är anställda vid företag som är etablerade i tredje land skall gemenskapen inleda förhandlingar med berörda tredje länder så snart som detta direktiv har trätt i kraft.

⁽¹⁾ EGT L 288, 18.10.1991, s. 32.

*Artikel 13***Rapporter**

1. Medlemsstaterna skall vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv med uppgift om de ståndpunkter som arbetsmarknadens parter företräder. Rapporten skall vara kommissionen tillhanda senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar. Tvåårsperioden skall vara densamma som den period som avses i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3820/85.

2. Kommissionen skall vartannat år utarbeta en rapport om medlemsstaternas genomförande av detta direktiv och om utvecklingen inom det berörda området. Kommissionen skall överlämna denna rapport till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

*Artikel 14***Slutbestämmelser**

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... (*) eller skall före denna dag se till att arbetsmarknadens parter har avtalat om alla nödvändiga åtgärder, varvid medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder för att när som helst kunna säkerställa de resultat som föreskrivs i detta direktiv.

När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i första stycket, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningarna skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Utan att det påverkar medlemsstaternas möjligheter att, mot bakgrund av ändrade förhållanden, utarbeta andra lagar, författningar och avtalsbestämmelser på arbetsstidsområdet, under förutsättning att minimikraven i detta direktiv respekteras, skall genomförandet av detta direktiv inte utgöra ett giltigt skäl för att sänka den allmänna nivån på säkerhets- och hälso-skyddet för de personer som avses i artikel 2.1.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de redan har antagit eller kommer att anta inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 15***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 16***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

...

Ordförande

På rådets vägnar

...

Ordförande

(*) Tre år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 25 november 1998 lade kommissionen, i samband med meddelandet ⁽¹⁾ om arbetstidens förläggning för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktiv 93/104/EG ⁽²⁾, fram ett förslag till särdirektiv för vägtransportsektorn, det vill säga ett förslag till rådets direktiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransport och förare som är egenföretagare ⁽³⁾. Förslaget grundas på artikel 71 och artikel 137.2 i EG-fördraget.

Europaparlamentet avgav sitt yttrande om kommissionens förslag den 14 april 1999 ⁽⁴⁾ och bekräftade genom sin resolution av den 6 maj 1999 ⁽⁵⁾ sin omröstning om förslaget, vilket har varit föremål för en procedurändring (från samarbetsförfarandet till medbeslutandeförfarandet) efter Amsterdamfördragets ikraftträdande.

Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 25 mars 1999 ⁽⁶⁾.

Regionkommittén beslutade att inte avge något yttrande ⁽⁷⁾.

Den 27 november 2000 lade kommissionen fram ett ändrat förslag och vid rådets möte den 20–21 december 2000 ändrade den ännu en gång förslaget i enlighet med utkastet till rådets gemensamma ståndpunkt.

Rådet fastställde den 23 mars 2001 en gemensam ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget.

II. SYFTE

Inom ramen för det allmänna direktivet 93/104/EG förslö kommissionen ett särdirektiv om arbetstidens förläggning för vägtransportsektorn för att ta hänsyn till verksamhetens särprägel inom denna sektor.

För närvarande består gemenskapens sociala lagstiftning gällande vägtransportsektorn av två förordningar och ett direktiv, nämligen förordning (EEG) nr 3820/85 ⁽⁸⁾, förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽⁹⁾ och direktiv 88/599/EEG ⁽¹⁰⁾.

1. Förordning (EEG) nr 3820/85 innehåller särskilt bestämmelser som är tillämpliga både på förare som är löntagare och förare som är egenföretagare som utför transport på landsväg av resenärer eller varor inom gemenskapen. Bestämmelserna i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ⁽¹¹⁾ gäller vissa internationella transporter enligt förordningen.

⁽¹⁾ EGT C 43, 17.2.1999, s. 1.

⁽²⁾ Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EGT L 307, 13.12.1993, s. 18). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av direktiv 93/104/EG för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41).

⁽³⁾ EGT C 43, 17.2.1999, s. 4.

⁽⁴⁾ EGT C 219, 30.7.1999, s. 231.

⁽⁵⁾ EGT C 279, 1.10.1999, s. 270.

⁽⁶⁾ EGT C 138, 18.5.1999, s. 33.

⁽⁷⁾ Skrivelse av den 25 juni 1999.

⁽⁸⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1).

⁽⁹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2135/98 som också ändrar direktiv 88/599/EEG (EGT L 274, 9.10.1998, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rådets direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och nr 3821/85 (EGT L 325, 29.11.1988, s. 55). Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 2135/98.

⁽¹¹⁾ Överenskommelse av den 1 juli 1970, öppen för undertecknande i Genève t.o.m. den 31 mars 1971.

Förordningen innehåller bestämmelser om vilka krav som fordonsbesättningarna skall uppfylla (exempelvis ålder, yrkesutbildning), körtid, raster och viloperioder för förarna, förbud mot vissa typer av ersättningar, möjlighet till undantag, kontroll och påföljder.

I förordningen föreskrivs endast körtider utan att det normativt tas hänsyn till övrig tid som mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare tillbringar på sitt arbete. Arbetstidsbestämmelserna varierar från en medlemsstat till en annan både till formen och när det gäller hur detaljerade bestämmelserna är.

2. Kommissionen anser det inte motiverat att bibehålla olikheterna när det gäller arbetstiden inom ramen för den inre marknaden, eftersom det försätter de berörda företagen i en orättvis konkurrenssituation. Enligt kommissionen visar det sig att det är nödvändigt med gemensamma arbetstidsregler. I samband med liberaliseringen av vägtransporterna, deras utveckling och det ökande handelsutbytet med tredje land anser kommissionen att reglerna också är nödvändiga för att förebygga risken för att förarnas arbetsförhållanden och säkerheten försämras. Kommissionen hävdar också att det är nödvändigt att jämställa alla förare, vare sig de är löntagare eller inte, vilket medför att reglerna om arbetstiden också bör omfatta underleverantör som i dag inte omfattas.
3. Därför föreskrivs i förslaget till sektorsdirektiv att gemensamma regler skall fastställas för arbetstidens längd för mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare. I kommissionens ursprungliga förslag från 1998 föreskrevs inte en tillfällig uteslutning av förare som är egenföretagare från direktivets tillämpningsområde. I det ändrade förslaget från november 2000 föreskrivs däremot att direktivet skall gälla förare som är egenföretagare tre år efter slutdatum för överföring av direktivet. Kommissionen har ändrat sitt förslag på denna punkt, inte på begäran av Europaparlamentet utan av hänsyn till den låsta situationen i rådet på grund av att delegationernas ståndpunkter går isär när det gäller om förare som är egenföretagare skall omfattas av direktivet eller inte. Som anges i punkt I ovan ändrade kommissionen sitt förslag ännu en gång i december 2000 i enlighet med rådets gemensamma ståndpunkt.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. Direktivets tillämpningsområde (särskilt artikel 2)

I den gemensamma ståndpunkten föreskrivs att direktivet enbart skall gälla mobila arbetstagare som är anställda vid företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter vilka omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 eller åtminstone av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR). Där föreskrivs också att det grundskydd som föreskrivs i det allmänna direktivet 93/104/EG skall tillämpas på mobila arbetstagare som är uteslutna från det här direktivets tillämpningsområde.

Kommissionen kan, beroende på resultatet av en analys som den skall överlämna högst fem år efter direktivets ikraftträdande, föreslå på vilka villkor de förare som är egenföretagare kommer att omfattas av direktivet högst sex år efter ikraftträdandet.

2. Definitioner av "arbetstid" och "tid då arbetstagaren är tillgänglig" (artikel 3 a–b)

I den gemensamma ståndpunkten innefattas i definition av "arbetstid" de perioder när den mobila arbetstagaren måste befinna sig på sin arbetsplats och enligt arbetsgivarens instruktioner inte fritt kan disponera sin tid. Som exempel anges också att perioder av väntan inför lastning och lossning betraktas som arbetstid, när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara, och kriteriet preciseras.

I den gemensamma ståndpunkten definieras som "tid då arbetstagaren är tillgänglig" i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85 andra perioder än raster och viloperioder under vilka den mobila arbetstagaren inte är tvungen att befinna sig på sin arbetsplats, men förväntas vara tillgänglig för att tillmötesgå eventuella uppmaningar om att påbörja eller fortsätta körningen eller utföra annat arbete. Dessa perioder och hur långa de förväntas bli skall i förväg vara känt av den mobila arbetstagaren, dvs. antingen före avresan eller strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

Dessa perioder betraktas inte som arbetstid.

3. **Nattarbete** (artikel 3 g–h) – definitioner – och artikel 7 – regler)

I den gemensamma ståndpunkten betraktas som "nattarbete" allt arbete som utförs nattetid, dvs. klockan 00–07 och det preciseras att om nattarbete utförs får dygnsarbetstiden inte överstiga tio timmar per 24-timmarsperiod. Dessutom föreskrivs möjligheter till undantag.

IV. **EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG**

1. **Europaparlamentets ändringsförslag som godkänts av rådet och kommissionen**

Rådet godtog ordagrant, delvis eller i deras andemening åtta av de sexton ändringsförslag som Europaparlamentet lade fram:

- Ändringsförslag 1 till skäl 14 i den gemensamma ståndpunkten avseende artikel 4 a.
- Ändringsförslagen 2 och 25 till artikel 2.1. Uteslutandet från direktivets tillämpningsområde av mobila arbetstagare som deltar i vägtransporter som inte omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 får till följd att de fall som omfattas av dessa båda ändringsförslag utesluts från direktivets tillämpningsområde.
- Ändringsförslag 7 till artikel 3 a första strecksatsen (som arbetstid betraktas den tid som ägnas åt allt annat arbete som krävs för fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet).
- Ändringsförslag 12 andra och tredje delen till artikel 8 samt ändringsförslag 13.
- Ändringsförslag 14 till artikel 9 b (registren bevaras ändå ett år i stället för två år som anges i ändringsförslaget) och ändringsförslag 15.
- Ändringsförslag 17 till artikel 14.2 om tillägg av en klausul om icke-sänkning. Rådet föredrog att införa denna klausul i artikeln om slutbestämmelser i stället för i artikel 10 (artikel 9 i det ändrade förslaget) om förmånligare bestämmelser.

Kommissionen ändrade sitt förslag i enlighet med rådets gemensamma ståndpunkt.

2. **Europaparlamentets ändringsförslag som inte godkändes av rådet och kommissionen**

Rådet godkände inte följande ändringsförslag.

Kommissionen ändrade sitt förslag i enlighet med rådets gemensamma ståndpunkt.

2.1 *Förare som är egenföretagare*

Med hänsyn till att förare som är egenföretagare tillfälligt har uteslutits från direktivets räckvidd godkände rådet inte de ändringsförslag som särskilt gäller dessa förare, dvs. ändringsför-

slagen 3–6, 8 första delen och 16. I enlighet med Europaparlamentets begäran som framgår av ändringsförslag 10 infördes en definition av förare som är egenföretagare genom den gemensamma ståndpunkten (artikel 3 e). Definitionen skiljer sig dock från den som Europaparlamentet har föreslagit, men den är inte slutgiltig med hänsyn till artikel 2.1 andra stycket i den gemensamma ståndpunkten.

2.2 Nattarbete (artikel 3 g–h och artikel 7)

Rådet godkände inte ändringsförslagen 9, 30 och 12 första delen (strykning av möjligheten att avvika från artikel 7) i syfte att erbjuda berörda personer det skydd som krävs för säkerhet och hälsa. Rådet ansåg att en viss flexibilitet bör medges i reglerna om nattarbete för mobila arbetstagare som utför vägtransporter, med tanke på verksamhetens art. Dessutom föreskrivs i artikel 17a i direktiv 93/104/EG att artikel 8 i detta, om nattarbetets längd, inte gäller mobila arbetstagare: de gemensamma reglerna i ärendet omfattas dock av sektorsdirektiven där de anpassas efter de särskilda kraven.

2.3 Kännedom i förväg om när den tid då arbetstagaren är tillgänglig inleds (artikel 3 b)

Rådet godkände inte ändringsförslag 8 andra delen vars syfte är att närmare ange att de "perioder av väntan", som motsvarar den "tid då arbetstagaren är tillgänglig" som anges i artikel 3 b i den gemensamma ståndpunkten bör vara kända *åtminstone ett dygn på förhand och innan det föregående arbetspasset avslutats, enligt de villkor som förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och enligt de villkor som anges i medlemsstaternas lagstiftning*. För att garantera den flexibilitet som är nödvändig vid utförande av transporter föreskrivs i den gemensamma ståndpunkten att den mobila arbetstagaren kan förvarnas om att vara tillgänglig *"antingen före avresan eller strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställts genom medlemsstaternas lagstiftning"*.

2.4 Undantag när det gäller viloperioder (artikel 8)

Europaparlamentet föreslår i ändringsförslag 12 första delen att man skall föreskriva undantag från bestämmelsen om viloperioder (artikel 6 i den gemensamma ståndpunkten). I artikel 8 i den gemensamma ståndpunkten ges däremot inte denna möjlighet eftersom artikel 6 om viloperioder skiljer sig från kommissionens ursprungliga förslag och inte längre föreskriver kompletterande klausuler om vila för de mobila arbetstagare som inte omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 eller åtminstone av AETR. I artikel 2.2 i den gemensamma ståndpunkten föreskrivs att bestämmelserna i det allmänna direktivet 93/104/EG skall gälla för dessa mobila arbetstagare.

2.5 Påföljder (artikel 11)

Rådet godkände inte ändringsförslag 18 enligt vilket medlemsstaterna skall besluta om ett gemensamt regelsystem för påföljder. Rådet ansåg att det inte är godtagbart att ålägga medlemsstaterna att harmonisera sina påföljdssystem. Enligt subsidiaritetsprincipen står det medlemsstaterna fritt att anta bestämmelser på detta område.

2.6 Regler om underleverantörer

Rådet godkände inte ändringsförslag 19 avseende att i artikeln om slutbestämmelser (artikel 14 i den gemensamma ståndpunkten) införa en ny punkt om bland annat regler om underleverantörer. Rådet anser att denna uppgift omfattas av medlemsstaternas behörighet.
