

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 20/2001**fastlagt af Rådet den 23. marts 2001****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobilt arbejde i forbindelse med vejtransport**

(2001/C 142/04)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og artikel 137, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

efter høring af Regionsudvalget

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport ⁽⁴⁾ har fastlagt fælles bestemmelser om køretid og hviletid for førere. Denne forordning dækker ikke andre aspekter forbundet med arbejdstid inden for vejtransport.
- (2) Direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden ⁽⁵⁾ gør det muligt at vedtage mere specifikke forskrifter om tilrettelæggelse af arbejdstiden. I betragtning af deres sektorbestemte karakter har bestemmelserne i dette direktiv forrang for bestemmelserne i direktiv 93/104/EF, jf. sidstnævnte direktivs artikel 14.
- (3) Til trods for intensive forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter har det ikke været muligt at nå frem til en aftale om mobile arbejdstagere inden for vejtransport.
- (4) Det er derfor nødvendigt at fastsætte en række mere specifikke forskrifter om arbejdstid inden for vejtransport med henblik på transportsikkerheden og de berørte personers sundhed og sikkerhed.

(5) Da målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af handlingens omfang og virkning bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet som anført i nævnte artikel er dette direktiv ikke mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(6) Dette direktivs anvendelsesområde dækker udelukkende mobile arbejdstagere, der er ansat af en transportvirksomhed etableret i en medlemsstat, og som deltager i mobilt arbejde i forbindelse med vejtransport, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten).

(7) Det bør præciseres, at mobile arbejdstagere, der er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde, bortset fra selvstændige chauffører, er omfattet af det grundlæggende beskyttelsesniveau i direktiv 93/104/EF. Dette grundlæggende beskyttelsesniveau omfatter de eksisterende bestemmelser om tilstrækkelig hvile, gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, årlig ferie og bestemte grundlæggende bestemmelser om natarbejde, herunder helbredsundersøgelser.

(8) Da selvstændige chauffører er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 93/104/EF, bør disse chauffører udelukkes midlertidigt fra dette direktivs anvendelsesområde, da Kommissionen skal evaluere konsekvenserne af denne midlertidige udelukkelse.

(9) Definitionerne i dette direktiv kan ikke danne præcedens for andre fællesskabsforskrifter vedrørende arbejdstid.

(10) For at forbedre færdselssikkerheden, undgå at fordreje konkurrencevilkårene og garantere sikkerhed og sundhed for de mobile arbejdstagere, der er omfattet af dette direktiv, bør disse vide præcis, hvilken del af den tid, der medgår til vejtransportaktiviteter, der betragtes som arbejdstid, og hvilken der ikke gør det, og som pauser, hviletid eller rådighedstid. Disse arbejdstagere bør have

⁽¹⁾ EFT C 43 af 17.2.1999, s. 4.

⁽²⁾ EFT C 138 af 18.5.1999, s. 33.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 14.4.1999 (EFT C 219 af 30.7.1999, s. 235) og bekræftet efter ændring af procedure den 6.5.1999 (EFT C 279 af 1.10.1999, s. 270), Rådets fælles holdning af 27.3.2001 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18. Dette direktiv er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF (EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41).

ret til et minimum af daglige og ugentlige hvileperioder samt passende pauser. Det er ligeledes nødvendigt at indføre en maksimumsgrænse for, hvor mange timer der må arbejdes om ugen.

- (11) Forskningen har vist, at menneskets fysik om natten er mere sensitiv over for forstyrrelser pga. arbejdsmiljøet og bestemte besværlige organisationsformer, og at lange perioder med natarbejde kan være skadelige for arbejdernes helbred og generelt kan udgøre en fare for deres sikkerhed og færdselssikkerheden.
- (12) Det er derfor nødvendigt at begrænse varigheden af perioder med natarbejde og at fastsætte, at chauffører, som udfører natarbejde, kompenseres tilstrækkeligt for deres arbejde og ikke stilles ugunstigt hvad angår uddannelsesmuligheder.
- (13) Arbejdsgiverne skal opbevare optegnelser om arbejdstid, hvis der arbejdes mere end det gennemsnitlige ugentlige maksimum.
- (14) Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid inden for international og indenlandsk personbefordring, bortset fra rutekørsel, kan fortsat finde anvendelse. Arbejdstiden for chauffører, der varetager sådan personbefordring, vil således på visse betingelser kunne overskride den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat i dette direktiv, for godstransport og for rutekørsel med personer.
- (15) Kommissionen bør overvåge gennemførelsen af dette direktiv og følge udviklingen på området i medlemsstaterne og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet samt Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om bestemmelsernes anvendelse samt om konsekvenserne af bestemmelserne om natarbejde.
- (16) Det er nødvendigt at åbne mulighed for, at visse bestemmelser kan fraviges af henholdsvis medlemsstaterne eller arbejdsmarkedets parter. I tilfælde af fravigelse bør de pågældende arbejdstagere som en generel regel indrømmes tilsvarende kompenserende hvileperioder —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at fastsætte minimumsforskrifter for tilrettelæggelse af arbejdstid for at forbedre beskyttelsen af

sikkerheden og sundheden for personer, der udfører mobilt arbejde i forbindelse med vejtransport, samt forbedre færdselssikkerheden og tilnærme konkurrencevilkårene yderligere til hinanden.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for mobile arbejdstagere, som er beskæftiget af virksomheder, der er etableret i en medlemsstat og deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

Kommissionen forelægger senest den ... (*) Europa-Parlamentet og Rådet en evaluering af konsekvenserne af den midlertidige undtagelse for selvstændige chauffører. Den analyserer navnlig, hvilke konsekvenser undtagelsen for selvstændige chauffører har for færdselssikkerheden, konkurrencevilkårene, erhvervets struktur og de sociale aspekter. Kommissionen vil på baggrund af denne analyse senest den ... (**) kunne fremsætte forslag til, hvorledes selvstændige chauffører, som skal defineres nærmere, skal være omfattet af direktivet.

2. Bestemmelserne i direktiv 93/104/EF finder anvendelse på mobile arbejdstagere, der er undtaget fra nærværende direktivs anvendelsesområde.

3. I det omfang nærværende direktiv indeholder mere specifikke bestemmelser vedrørende mobile arbejdstagere inden for vejtransport, har det forrang i forhold til de relevante forskrifter i direktiv 93/104/EF, jf. dettes artikel 14.

4. Dette direktiv supplerer forordning (EØF) nr. 3820/85, og om nødvendigt AETR-overenskomsten, som har forrang i forhold til forskrifterne i nærværende direktiv.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

a) »arbejdstid«: enhver periode mellem arbejdets påbegyndelse til dets afslutning, hvor den mobile arbejdstager er på sin arbejdsplads, til rådighed for arbejdsgiveren og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter, dvs.

— den tid, der medgår til alle vejtransportaktiviteter. Der er navnlig tale om følgende aktiviteter: kørsel, på- og aflæsning, hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet, rengøring og teknisk vedligeholdelse samt ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets sikkerhed, sikkerheden i forbindelse med af- og pålæsning og passagerernes sikkerhed

(*) Fem år efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) Seks år efter dette direktivs ikrafttræden.

— de perioder, hvor den mobile arbejdstager skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og efter anvisning fra arbejdsgiveren ikke frit kan disponere over sin tid, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning.

Pauser, jf. artikel 5, hviletid, jf. artikel 6, samt rådighedstid, jf. litra b) i nærværende artikel, medregnes ikke til arbejdstiden, medmindre der i medlemsstaternes lovgivning eller i aftaler mellem arbejdsmarkedets parter er fastsat regler om kompensation for eller begrænsning af rådighedstid

b) »rådighedstid«:

— andre perioder end pauser og hviletid, hvor den mobile arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle opfordringer til at påtage sig eller genoptage kørslen eller at udføre andet arbejde. Som rådighedstid anses navnlig perioder, hvor den mobile arbejdstager ledsager et køretøj, der transporteres med færgе eller tog, samt ventetid ved grænserne og ventetid, der skyldes kørselsforbud

Den mobile arbejdstager skal have forudgående kendskab til disse perioder og den forventede varighed heraf, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning

— for så vidt angår mobile arbejdstagere, der kører i hold, den tid, der under køretøjets kørsel tilbringes ved siden af føreren eller i køje

c) »arbejdsplads«:

— det sted, hvor den virksomhed er beliggende, som den mobile arbejdstager udfører opgaver for

— det køretøj, som den mobile arbejdstager bruger, når han udfører opgaver, og

— ethvert andet sted, hvor de aktiviteter, der er forbundet med gennemførelsen af en transport, foregår

d) »mobil arbejdstager«: en arbejdstager, som er en del af det kørende personale, herunder praktikanter og lærlinge, og som beskæftiges af en virksomhed, der for fremmed eller egen regning udfører personbefordring ad vej eller vejgods-transport

e) »selvstændig chauffør«: enhver person, hvis erhvervsmæssige hovedaktivitet er at udføre personbefordring ad vej eller vejgodstransport for fremmed regning

f) »uge«: perioden mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00

g) »natperiode«: ethvert tidsrum på mindst fire timer mellem kl. 00.00 og kl. 07.00 i henhold til national lovgivning

h) »natarbejde«: alt arbejde, som udføres i natperioden.

Artikel 4

Maksimal ugentlig arbejdstid

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre,

a) at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke overstiger 48 timer. Den maksimale ugentlige arbejdstid kan udvides til 60 timer under forudsætning af, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke udgør mere end 48 timer i en firemåneders periode. Bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, i forordning (EØF) nr. 3820/85, eller om nødvendigt artikel 6, stk. 1, fjerde afsnit, i AETR-overenskomsten, har forrang i forhold til bestemmelserne i dette direktiv under forudsætning af, at de pågældende førere ikke arbejder mere end 48 timer i gennemsnit om ugen i en periode på fire måneder

b) at arbejdstiden, når der udføres arbejde for mere end en arbejdsgiver, svarer til summen af de præsterede arbejdstimer. Arbejdsgiveren anmoder skriftligt den mobile arbejdstager om at aflægge regnskab for arbejde udført for en anden arbejdsgiver. Den mobile arbejdstager giver disse oplysninger skriftligt.

Artikel 5

Pauser

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at mobile arbejdstagere under ingen omstændigheder arbejder mere end seks sammenhængende timer uden pause, jf. dog beskyttelsesniveauet i forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis et sådant ikke er fastsat heri, i AETR-overenskomsten. Arbejdet afbrydes med en pause på mindst 30 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på seks til ni timer, og med en pause på mindst 45 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på mere end ni timer.

2. Pauserne kan opdeles i perioder på mindst 15 minutter.

Artikel 6**Hviletid**

Med hensyn til hviletid er lærlinge og praktikanter i dette direktiv omfattet af de samme bestemmelser som andre mobile arbejdstagere i henhold til forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i henhold til AETR-overenskomsten.

Artikel 7**Natarbejde**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre:

— at den daglige arbejdstid ikke overstiger ti timer for hvert tidsrum på 24 timer, hvis der udføres natarbejde

— at natarbejde kompenseres i overensstemmelse med national lovgivning, kollektive overenskomster, aftaler mellem arbejdsmarkedets parter og/eller national praksis, og på betingelse af at en sådan kompensation ikke bringer færdselssikkerheden i fare.

2. Som led i den rapport, som Kommissionen senest den ... (*) udarbejder i overensstemmelse med artikel 13, stk. 2, evaluerer den konsekvenserne af bestemmelserne i denne artikels stk. 1. Kommissionen fremsætter eventuelt passende forslag som følge af denne rapport.

3. Kommissionen vil fremsætte et forslag til et direktiv om uddannelse af chauffører, herunder dem, der udfører natarbejde, og hvori de generelle principper for denne uddannelse vil blive fastlagt.

Artikel 8**Undtagelser**

1. Undtagelser fra artikel 4 og 7 kan vedtages ved love og administrative bestemmelser eller ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, forudsat at de berørte personer indrømmes tilsvarende kompenserende hvileperioder.

2. Muligheden for at undtage fra artikel 4 må ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.

(*) Fem år efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 9**Information og registrering**

Medlemsstaterne sørger for:

a) at mobile arbejdstagere underrettes om de relevante nationale forskrifter, de interne regler og aftalerne mellem arbejdsmarkedets parter, herunder især de kollektive overenskomster og eventuelle aftaler på virksomhedsniveau, som er indgået på grundlag af dette direktiv, med forbehold af bestemmelserne i Rådets direktiv 91/533/EØF af 14. oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet ⁽¹⁾

b) at arbejdstiden for mobile arbejdstagere registreres. De registrerede oplysninger skal opbevares i mindst ét år efter udløbet af den pågældende periode. Arbejdsgiverne er ansvarlige for registreringen af de mobile arbejdstageres arbejdstid. Arbejdsgiveren skal udlevere en kopi af registreringen af de præsterede timer til de mobile arbejdstagere, hvis de anmoder om det.

Artikel 10**Gunstigere bestemmelser**

Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for at anvende eller indføre love eller administrative bestemmelser, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af sikkerhed og sundhed for mobile arbejdstagere, eller deres mulighed for at fremme eller tillade anvendelse af kollektive overenskomster eller andre aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af de mobile arbejdstageres sikkerhed og sundhed.

Artikel 11**Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af dette direktiv og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Artikel 12**Forhandlinger med tredjelande**

Fællesskabet indleder straks efter direktivets ikrafttræden forhandlinger med de berørte tredjelande, således at bestemmelser, der svarer til dem, der er fastsat i nærværende direktiv, kan finde anvendelse på mobile arbejdstagere, der er beskæftiget af virksomheder, som er etableret i et tredjeland.

⁽¹⁾ EFT L 288 af 18.10.1991, s. 32.

*Artikel 13***Rapporter**

1. Medlemsstaterne aflægger rapport til Kommissionen hvert andet år om gennemførelsen af dette direktiv med angivelse af arbejdsmarkedsparternes synspunkter. Rapporten skal være Kommissionen i hænde senest den 30. september efter udløbsdatoen for den toårige periode, rapporten dækker. Den toårige periode er den samme som den, der nævnes i artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85.

2. Kommissionen udarbejder hvert andet år en rapport om dette direktivs gennemførelse i medlemsstaterne og om udviklingen på området. Kommissionen sender denne rapport til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

*Artikel 14***Afsluttende bestemmelser**

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest den ... (*) eller sikrer sig, at arbejdsmarkedets parter inden denne dato ved aftale har iværksat de nødvendige bestemmelser, idet medlemsstaterne skal træffe alle foranstaltninger for til enhver tid at kunne sikre, at de ved dette direktiv fastsatte bestemmelser opfyldes.

De i første afsnit omhandlede love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Med forbehold af medlemsstaternes ret til at tilpasse de forskellige love, administrative og aftalemæssige bestemmelser på arbejdstidsområdet efter udviklingen, forudsat at dette direktivs minimumskrav overholdes, kan gennemførelsen af dette direktiv ikke danne grundlag for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af de personer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de allerede har udstedt, eller som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 15***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på datoen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 16***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) Tre år efter dette direktivs ikrafttræden.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Den 25. november 1998 forelagde Kommissionen i forbindelse med sin meddelelse ⁽¹⁾ om tilrettelæggelse af arbejdstiden i de sektorer og aktiviteter, der er undtaget fra direktiv 93/104/EF ⁽²⁾, et forslag til særdirektiv for vejtransportsektoren: forslaget til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobilt arbejde i forbindelse med vejtransport, samt for selvstændige chauffører ⁽³⁾. Forslaget er baseret på EF-traktatens artikel 71 og artikel 137, stk. 2.

Europa-Parlamentet afgav udtalelse om Kommissionens forslag den 14. april 1999 ⁽⁴⁾ og bekræftede med sin beslutning af 6. maj 1999 ⁽⁵⁾ afstemningen i Parlamentet om forslaget, der efter Amsterdam-traktatens ikrafttrædelse blev undergivet en anden procedure (fælles beslutningstagning i stedet for samarbejdsproceduren).

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 25. marts 1999 ⁽⁶⁾.

Regionsudvalget har besluttet ikke at afgive udtalelse ⁽⁷⁾.

Den 27. november 2000 forelagde Kommissionen et ændret forslag, og i forbindelse med Rådets samling den 20.-21. december 2000 ændrede den endnu en gang sit forslag i overensstemmelse med udkastet til Rådets fælles holdning.

Den 23. marts 2001 har Rådet fastlagt en fælles holdning i henhold til EF-traktatens artikel 251.

II. MÅLSÆTNING

På baggrund af rammedirektivet 93/104/EF har Kommissionen foreslået et særdirektiv om arbejdstid i forbindelse med vejtransport for at tage hensyn til de særlige forhold inden for denne sektor.

På nuværende tidspunkt består den sociale fællesskabslovgivning for vejtransportsektoren af to forordninger og et direktiv: forordning (EØF) nr. 3820/85 ⁽⁸⁾, forordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽⁹⁾ og direktiv 88/599/EØF ⁽¹⁰⁾.

1. Forordning (EØF) nr. 3820/85 indeholder navnlig bestemmelser for chauffører, der er lønmodtagere, og for chauffører, der er selvstændige erhvervsdrivende, for så vidt de udfører passager- eller godstransport ad vej inden for Fællesskabet. Bestemmelserne i den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) ⁽¹¹⁾, gælder for visse internationale transporter, som er omhandlet i forordningen.

⁽¹⁾ EFT C 43 af 17.2.1999, s. 1.

⁽²⁾ Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 om ændring af direktiv 93/104/EF for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtaget fra dette direktiv (EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41).

⁽³⁾ EFT C 43 af 17.2.1999, s. 4.

⁽⁴⁾ EFT C 219 af 30.7.1999, s. 231.

⁽⁵⁾ EFT C 279 af 1.10.1999, s. 270.

⁽⁶⁾ EFT C 138 af 18.5.1999, s. 33.

⁽⁷⁾ Skrivelse af 25.6.1999.

⁽⁸⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1).

⁽⁹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8), senest ændret ved forordning (EF) nr. 2135/98, som ligledes ændrer direktiv 88/599/EØF (EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 (L 325 af 29.11.1988, s. 55), senest ændret ved forordning (EF) nr. 2135/98.

⁽¹¹⁾ Overenskomst af 1. juli 1970, åben for undertegnelse i Genève indtil 31. marts 1971.

Forordningen indeholder bestemmelser om, hvilke krav det kørende personale skal opfylde (f.eks. alder og erhvervsuddannelse), samt om køretid, pauser og hviletid, forbud mod visse former for aflønning, mulighed for undtagelser, kontrol og sanktioner.

Forordningen fastsætter udelukkende køretiden, uden at der i øvrigt fastsættes regler for eller tages hensyn til den tid, som mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører tilbringer på arbejdet. Medlemsstaternes arbejdstidsbestemmelser er forskellige, både med hensyn til hvordan de er udformet, og hvor detaljerede de er.

2. Kommissionen finder, at opretholdelse af forskelle med hensyn til arbejdstider ikke er berettiget inden for det indre marked, da sådanne forskelle giver de berørte virksomheder ulige konkurrencevilkår. Ifølge Kommissionen er der derfor behov for fælles arbejdstidsregler. I forbindelse med liberaliseringen og udviklingen af vejtransporten samt den øgede samhandel med tredjelande er der ligeledes behov for disse regler for at imødegå risikoen for forringede arbejdsvilkår for chauffører og forringet sikkerhed.

Kommissionen gør også opmærksom på, at det er nødvendigt at ligestille alle chauffører, uanset om de er lønmodtagere eller ej, hvilket indebærer, at arbejdstidsbestemmelserne ligeledes skal gælde nogle former for underleverancer, som i øjeblikket ikke er omfattet heraf.

3. Af disse grunde indebærer forslaget til særdirektiv for denne sektor fastsættelse af fælles arbejdstidsregler for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører. Kommissionens oprindelige forslag fra 1998 indeholdt ikke en midlertidig undtagelse for selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde, men ifølge det ændrede forslag fra november 2000 skal direktivet først gælde for selvstændige chauffører tre år efter datoen for gennemførelsen. Kommissionen ændrede sit forslag på dette punkt, ikke efter anmodning fra Europa-Parlamentet, men for at tage hensyn til den blokerede situation i Rådet, som skyldtes delegationernes forskellige synspunkter med hensyn til, om selvstændige chauffører skulle omfattes af direktivets anvendelsesområde. Som anført under del I ovenfor har Kommissionen i december 2000 ændret sit forslag endnu en gang i overensstemmelse med Rådets fælles holdning.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Direktivets anvendelsesområde (særlig artikel 2)

Ifølge den fælles holdning gælder direktivet kun for mobile arbejdstagere, som er beskæftiget af en transportvirksomhed etableret i en medlemsstat, og som deltager i mobile vejtransportaktiviteter, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten. Endvidere skal den grundlæggende beskyttelse, der er fastsat i rammedirektiv 93/104/EØF, gælde de øvrige mobile arbejdstagere, der er undtaget fra anvendelsesområdet.

Kommissionen har på baggrund af en analyse, som den skal forelægge senest fem år efter direktivets ikrafttræden, kunne fremsætte forslag til, hvordan selvstændige chauffører skal være omfattet af direktivet senest seks år efter ikrafttrædelsesdatoen.

2. Definitionerne af »arbejdstid« og »rådighedstid« (artikel 3, litra a) og b))

I den fælles holdning omfatter definitionen af »arbejdstid« de perioder, hvor den mobile arbejdstager skal forblive på sin arbejdsplads og således efter anvisning fra arbejdsgiveren ikke frit kan disponere over sin tid. Der tilføjes som eksempel, at ventetid i forbindelse med af- og pålæsning anses for arbejdstid, når varigheden heraf ikke er kendt i forvejen, idet dette kriterium præciseres nærmere.

I den fælles holdning defineres som »rådighedstid«, i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3821/85, andre perioder end pauser og hviletid, hvor den mobile arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle anmodninger om at påtage sig eller genoptage kørslen eller at udføre andet arbejde. Den mobile arbejdstager skal have forudgående kendskab til disse perioder og den forventede varighed heraf, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder, eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning.

Disse perioder betragtes ikke som arbejdstid.

3. **Natarbejde** (artikel 3, litra g) og h) — definitioner, og artikel 7 — regler)

I den fælles holdning betragtes som »natarbejde« alt arbejde, som udføres i natperioden, dvs. mellem kl. 24 og kl. 7, og det præciseres, at den daglige arbejdstid ikke må overstige 10 timer for hvert tidsrum på 24 timer, hvis der udføres natarbejde. Den giver dog mulighed for undtagelser.

IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

1. **Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet, som Rådet og Kommissionen har accepteret**

Rådet har ordret, delvis eller i deres ånd accepteret otte af de 16 ændringer, Europa-Parlamentet har forelagt:

- i betragtning 14 i den fælles holdning, der vedrører artikel 4, litra a), ændring 1
- i artikel 2, stk. 1, ændring 2 og 25. Udelukkelsen fra direktivets anvendelsesområde af mobile arbejdstagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 3820/85, bevirker, at direktivet ikke gælder for de tilfælde, der er omhandlet i disse to ændringer,
- i artikel 3, litra a), første led (»ved arbejdstid forstås den tid, der medgår til ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets sikkerhed, sikkerheden i forbindelse med af- og pålæsning og passagerernes sikkerhed«), ændring 7
- i artikel 8 ændring 12, anden og tredje del, samt ændring 13
- i artikel 9, litra b), ændring 14 (de registrerede oplysninger opbevares dog i ét år i stedet for de to år, der er anført i ændringen) og ændring 15
- i artikel 14, stk. 2, ændring 17 vedrørende tilføjes af bestemmelsen om, at der ikke må ske en forringelse af det eksisterende beskyttelsesniveau. Rådet mener, at det er bedre at medtage denne bestemmelse i artiklen om de afsluttende bestemmelser frem for i artikel 10 (artikel 9 i det ændrede forslag) om gunstigere bestemmelser.

Kommissionen har ændret sit forslag i overensstemmelse med Rådets fælles holdning.

2. **Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Rådet og Kommissionen ikke har accepteret**

Rådet har ikke accepteret nedenstående ændringer.

Kommissionen har ændret sit forslag i overensstemmelse med Rådets fælles holdning.

2.1. *Selvstændige chauffører*

Under hensyntagen til den midlertidige undtagelse af selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde har Rådet ikke accepteret de ændringer, der specifikt vedrører disse

chauffører, dvs. ændring 3, 4, 5, 6, 8, første del, og 16. I overensstemmelse med Europa-Parlamentets ønske, der er afspejlet i ændring 10, er der med den fælles holdning (artikel 3, litra e)) indsat en definition af selvstændig chauffør i direktivet. Denne definition afviger dog fra den, Europa-Parlamentet har foreslået, men den er ikke endelig, jf. artikel 2, stk. 1, andet afsnit, i den fælles holdning.

2.2. *Natarbejde* (artikel 3, litra g) og h), og artikel 7)

Rådet har ikke accepteret ændring 9, 30 og 12, første del (ophævelse af muligheden for at fravige artikel 7), som har til formål at yde de berørte personer den fornødne sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige beskyttelse. Rådet mener, at der bør være mulighed for en vis fleksibilitet i reglerne for natarbejde for mobile arbejdstagere, der udfører vejtransportaktiviteter i betragtning af arten af denne aktivitet. I artikel 17a i direktiv 93/104/EF er det i øvrigt fastsat, at artikel 8 deri om varigheden af natarbejde ikke gælder for mobile arbejdstagere, hvilket betyder, at de fælles regler på området henhører under de særdirektiver, hvori de pågældende regler er tilpasset efter de specifikke krav for vedkommende sektor.

2.3. *Forudgående kendskab til, hvornår »rådighedstiden« begynder* (artikel 3, litra b))

Rådet har ikke accepteret ændring 8, andel del, som har til formål at præcisere, at der skal informeres om »rådighedsvagt«, svarende til den »rådighedstid«, der er omhandlet i artikel 3, litra b), i den fælles holdning, »med mindst en dags varsel og inden udløbet af det foregående skift i henhold til de betingelser, man er nået til enighed om mellem arbejdsmarkedets parter og i henhold til de bestemmelser, der er fastsat i medlemsstaternes lovgivning«. For at sikre den fleksibilitet, der er nødvendig for at udføre transporten, er det i den fælles holdning fastsat, at den mobile arbejdstager kan få besked om fortsat at være til rådighed »enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning«.

2.4. *Undtagelser med hensyn til hviletid* (artikel 8)

Europa-Parlamentet foreslår i ændring 12, første del, at der fastsættes undtagelser fra bestemmelsen om hviletid (artikel 6 i den fælles holdning). Artikel 8 i den fælles holdning giver derimod ikke denne mulighed, idet artikel 6 om hviletid afviger fra Kommissionens oprindelige forslag og ikke længere indeholder supplerende bestemmelser om hviletid for mobile arbejdstagere, der ikke er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten. Ifølge artikel 2, stk. 2, i den fælles holdning finder bestemmelserne i rammedirektiv 93/104/EF anvendelse på disse mobile arbejdstagere.

2.5. *Sanktioner* (artikel 11)

Rådet har ikke accepteret ændring 18 om, at medlemsstaterne fastsætter fælles sanktioner. Rådet mener ikke, at det er acceptabelt at pålægge medlemsstaterne at harmonisere deres sanktionsordninger. I henhold til subsidiaritetsprincippet står det medlemsstaterne frit for at vedtage bestemmelser på dette område.

2.6. *Regler vedrørende underentreprenører*

Rådet har ikke accepteret ændring 19, der navnlig tager sigte på i artiklen om de afsluttende bestemmelser (artikel 14 i den fælles holdning) at indsatte et nyt stykke vedrørende bl.a. regler for underentreprenører. Rådet mener, at denne opgave henhører under medlemsstaternes kompetence.
