

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/15/EF

af 11. marts 2002

om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

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⁾, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 16. januar 2002 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 i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1.
- (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 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 arbejdnernes helbred og generelt kan udgøre en fare for deres sikkerhed og færdselssikkerheden.

⁽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 den 23.3.2001 (EFT C 142 af 15.5.2001, s. 24) og Europa-Parlamentets afgørelse af den 14.6.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT), Europa-Parlamentets afgørelse af 5.2.2002 og Rådets afgørelse af 18.2.2002.

⁽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).

- (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, bør fortsat finde anvendelse.
- (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 —

vejtransporterhvervets arbejdsmiljø. På baggrund af rapporten forelægger Kommissionen et forslag, der tager sigte på enten

- at fastsætte de nærmere bestemmelser for direktivets anvendelse på selvstændige chauffører, for så vidt angår visse kategorier af selvstændige chauffører, hvis virksomhed ikke omfatter transportaktiviteter i andre medlemsstater, og som af objektive grunde er underlagt lokale begrænsninger, som f.eks. beliggenhed i et randområde, lange interne afstande eller et særdeles konkurrencepræget miljø, eller
- at selvstændige chauffører ikke omfattes 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«:
- 1) for mobile arbejdstagere: den periode mellem arbejdets påbegyndelse og dets afslutning, hvor den pågældende 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:
 - i) kørsel,
 - ii) på- og aflæsning,
 - iii) hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet,
 - iv) rengøring og teknisk vedligeholdelse
 - v) ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets, lastens og passagerernes sikkerhed eller at opfylde lov- eller forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder opsyn med på- og aflæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.;
 - de perioder, hvor den pågældende ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og hvor han udfører specifikke arbejdsopgaver, 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;

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 mobile vejtransportaktiviteter, 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.

Uden at det berører bestemmelserne i tredje afsnit, finder direktivet anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport senest to år før denne dato. Rapporten analyserer, hvilke konsekvenser undtagelsen fra direktivets anvendelsesområde for selvstændige chauffører har for færdselssikkerheden, konkurrencevilkårene, erhvervets struktur og de sociale aspekter. Der tages højde for situationen i de enkelte medlemsstater, for så vidt angår transporterhvervets struktur og

- 2) for selvstændige chauffører anvendes samme definition på den periode mellem arbejdets påbegyndelse til dets afslutning, hvori den selvstændige chauffør er på sin arbejdsplads, til rådighed for kunden og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter bortset fra generelt administrativt arbejde, der ikke specifikt knytter sig til den pågældende transport.

Pauser, jf. artikel 5, hviletid, jf. artikel 6, samt rådighedstid, jf. punkt 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 færge 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, omfatter rådighedstiden den tid, der under køretøjets kørsel tilbringes ved siden af føreren eller i køje;

c) »arbejdsplads«:

- det sted, hvor det primære forretningssted for den virksomhed, som personen udfører mobile vejtransportaktiviteter for, er beliggende, herunder virksomhedens sekundære forretningssteder, uanset om de har samme adresse som hovedsædet eller det primære forretningssted,
- det køretøj, som den person der udfører mobile vejtransportaktiviteter bruger, når han udfører sit arbejde, 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 vejgodstransport;

- e) »selvstændig chauffør«: enhver person, hvis erhvervmæssige hovedaktivitet er at udføre personbefordring ad vej eller vejgodstransport for fremmed regning, som defineret i fællesskabslovgivningen, i henhold til en fællesskabstilladelse eller enhver anden erhvervmæssig bemyndigelse til at udføre den nævnte transport, og som har tilladelse til at arbejde for egen regning og ikke er bundet til en arbejds-

giver ved en ansættelseskontrakt eller noget andet arbejdsmæssigt hierarkisk afhængighedsforhold, som frit kan tilrettelægge den pågældende erhvervsaktivitet, og hvis indkomst afhænger direkte af overskuddet, og som alene eller i samarbejde med andre selvstændige chauffører frit kan have erhvervmæssige forbindelser med flere kunder.

For så vidt angår dette direktiv har chauffører, der ikke opfylder disse kriterier, samme rettigheder og forpligtelser som dem, der i henhold til dette direktiv gælder for mobile arbejdstagere;

- f) »person, der udfører mobile vejtransportaktiviteter«: enhver mobil arbejdstager eller selvstændig chauffør, der udfører sådanne aktiviteter;
- g) »uge«: perioden mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00;
- h) »natperiode«: ethvert tidsrum på mindst fire timer mellem kl. 00.00 og kl. 07.00 i henhold til national lovgivning;
- i) »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 personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, jf. dog artikel 2, stk. 1, 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 compensation ikke bringer færdselssikkerheden i fare.

2. Som led i den rapport, som Kommissionen senest den 23. marts 2007 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, af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse vedtages ved kollektive overenskomster, aftaler mellem arbejdsmarkedets parter eller, hvis dette ikke er muligt, ved love og administrative bestemmelser, forudsat at de berørte arbejdsmarkedsrepræsentanter er hørt, samt at alle relevante former for arbejdsmarkedsdialog er forsøgt fremmet.

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.

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 personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, registreres, jf. dog artikel 2, stk. 1. De registrerede oplysninger skal opbevares i mindst to 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 personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, 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. Gennemførelsen af dette direktiv kan ikke danne grundlag for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af de arbejdstagere, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1.

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.

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.

⁽¹⁾ EFT L 288 af 18.10.1991, s. 32.

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 23. marts 2005 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. 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.

3. Medlemsstaterne drager omsorg for, at fragtførere, afskibere, speditører, hoved- og underentreprenører og virksomheder, der beskæftiger mobile arbejdstagere, overholder de relevante bestemmelser i 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 Bruxelles, den 11. marts 2002.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

J. PIQUÉ I CAMPS

Formand