

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/15/EG

av den 11 mars 2002

## om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

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 <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs  
yttrande <sup>(2)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, på  
grundval av det gemensamma utkast som förlikningskom-  
mittén godkände den 16 januari 2002, 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 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup> 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 verkningar 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, och som 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, i enlighet med bestämmelserna i artikel 2.1 i det här direktivet, tills vidare inte omfattas av dess tillämpningsområde.
- (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 snedvidring 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 arbetstagaren 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.

<sup>(1)</sup> EGT C 43, 17.2.1999, s. 4.

<sup>(2)</sup> EGT C 138, 18.5.1999, s. 33.

<sup>(3)</sup> 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 (EGT C 142, 15.5.2001, s. 24) och Europaparlamentets beslut av den 14 juni 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 5 februari 2002 och rådets beslut av den 18 februari 2002.

<sup>(4)</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

<sup>(5)</sup> 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).

- (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 fortsätta att tillämpas.
- (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 måste 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 säkerhet för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt för att förbättra vägtrafiksäkerheten och åstadkomma en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda av 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).

Från och med den 23 mars 2009 skall detta direktiv tillämpas på förare som är egenföretagare, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i följande stycke.

Senast två år före detta datum skall kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I denna rapport skall det analyseras vilka konsekvenserna blir för vägtrafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkets struktur och de sociala aspekterna av att förare som är egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde. Hänsyn skall tas till förhållandena i varje medlemsstat när det gäller transportnäringens struktur och arbetsmiljön inom vägtransportyrket. Med rapporten som underlag skall kommissionen lägga fram ett

förslag som, beroende på omständigheterna, syftar till att antingen

- fastställa villkoren för inkludering av egenföretagare i direktivets tillämpningsområde när det gäller vissa förare som är egenföretagare och som inte deltar i arbete avseende vägtransporter i andra medlemsstater och som omfattas av lokala begränsningar av objektiva skäl, såsom avlägsen lokalisering, långa inhemska avstånd och särskilt hård konkurrens, eller
- inte inkludera förare som är egenföretagare i direktivets tillämpningsområde.

2. Bestämmelserna i direktiv 93/104/EG skall tillämpas på mobila arbetstagare som är uteslagna 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:

1. vad gäller mobila arbetstagare avses hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de 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:
    - i) körning,
    - ii) lastning och lossning,
    - iii) hjälp till passagerare som stiger på eller av fordonet,
    - iv) rengöring och tekniskt underhåll,
    - v) allt annat arbete som syftar till att säkerställa fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet eller till att uppfylla de bestämmelser i lagar och andra författningar som direkt hänger samman med transporten i fråga, däribland övervakning av lastning och lossning, administrativa formaliteter med polis, tull, invandrarmyndigheter m.m.
  - de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter, i synnerhet under perioder av väntan inför lastning eller lossning när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara, 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 som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

2. vad gäller förare som är egenföretagare tillämpas samma definition på tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

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 i vilka det föreskrivs att sådana perioder skall kompenseras eller begränsas, den tid då arbetstagaren är 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 sovbrist medan fordonet är i rörelse.

c) *arbetsplats:*

- den ort där det företag för vilket den person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter utför uppgifter har sitt huvudkontor och sina olika underkontor, oavsett om dessa har samma adress som företagets säte eller huvudkontor,
- det fordon som den person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter använder vid utförandet av sina uppgifter,
- alla andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter.

- d) *mobilt arbetstagar:* varje arbetstagar 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 mot ersättning, i den mening som avses i gemenskapslagstiftningen, i enlighet med ett gemenskapstillstånd eller annan yrkesmässig behörighet att utföra sådana transporter, som har rätt att arbeta för egen räkning och som

inte är knuten till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande, som är fri att organisera den aktuella verksamheten, vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs och som är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

Enligt detta direktiv har de förare som inte uppfyller dessa kriterier samma skyldigheter och rättigheter som de som fastställs för mobila arbetstagare i detta direktiv.

- f) *person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter:* mobil arbetstagar eller förare som är egenföretagare som utför sådant arbete.

- g) *vecka:* den period som börjar måndag kl. 0.00 och slutar söndag kl. 24.00.

- h) *natttid:* den period på minst fyra timmar som fastställs i nationell lagstiftning, mellan kl. 0.00 och kl. 7.00.

- i) *nattarbete:* allt arbete som utförs natttid.

#### 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 endast 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 arbetstagar 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 säkerställa att en person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1, 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 vardera.

#### 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 23 mars 2007 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, av objektiva eller tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation, antas genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, om detta inte är möjligt, genom lagar och andra författningar, förutsatt att det sker i samråd med de berörda arbetsgivarnas och arbetstagarnas företrädare och att ansträngningar görs för att främja alla relevanta former av dialog mellan arbetsmarknadens parter.
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 veckoarbetstiden på 48 timmar.

#### Artikel 9

##### Information och register

Medlemsstaterna skall säkerställa följande:

- 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 <sup>(1)</sup>.

- b) Arbetstiden för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter skall registreras, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1. Registren skall bevaras i minst två år efter det att den tidsperiod som arbetet omfattar har löpt 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 personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, eller medlemsstaternas möjligheter att främja eller tillåta tillämpning av kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter som bättre skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa. Genomförandet av detta direktiv skall inte utgöra ett giltigt skäl för att sänka den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som avses i artikel 2.1.

#### 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

I syfte att regler likvärdiga med dem som föreskrivs i detta direktiv skall komma att tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda vid företag som är etablerade i tredje land skall gemenskapen inleda förhandlingar med berörda tredje länder när detta direktiv har trätt i kraft.

#### 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.

<sup>(1)</sup> EGT L 288, 18.10.1991, s. 32.

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 23 mars 2005 eller skall före denna dag säkerställa att arbetsmarknadens parter har avtalat om alla nödvändiga åtgärder, varvid medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga 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. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de redan

har antagit eller kommer att anta inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Medlemsstaterna skall se till att de avsändare, speditörer, huvudentreprenörer, underleverantörer och företag som anställer mobila arbetstagare följer tillämpliga bestämmelser i 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 Bryssel den 11 mars 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

J. PIQUÉ I CAMPS

Ordförande