



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.07.2001  
KOM(2001) 415 endelig

1998/0319 (COD)

**UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til  
forslag til**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobilt arbejde i forbindelse  
med vejtransport**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG  
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

## UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til  
forslag til

### EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobilt arbejde i forbindelse  
med vejtransport

#### 1. BAGGRUND

- (1) Den 25. november 1998 forelagde Kommissionen en meddelelse om tilrettelæggelse af arbejdstiden i de sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra direktiv 93/104/EF af 23. november 1993<sup>1</sup>, for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget (KOM(1998)662 endelig udg. – 1998/0319 (COD))<sup>2</sup>. Meddelelsen var ledsaget af flere beslægtede forslag, herunder et forslag til et specifikt direktiv for vejtransportsektoren.
- (2) Den 14. april 1999 afgav Europa-Parlamentet udtalelse om Kommissionens forslag under førstebehandlingen<sup>3</sup>, og Europa-Parlamentet bekræftede denne udtalelse i sin beslutning af 6. maj 1999 efter en ændring af proceduren<sup>4</sup>.
- (3) Den 21. juni 2000 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen *Udvikling hen imod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet* (KOM(2000)364 endelig udg.). I denne meddelelse anførte Kommissionen, at Rådets drøftelser af arbejdstiden var gået i stå, fordi medlemsstaterne var stærkt uenige om, hvorvidt direktivet også skulle omfatte selvstændige chauffører. Kommissionen anførte, at den af hensyn til de videre drøftelser kunne gå med til, at det foreslåede direktiv i første omgang ikke skulle omfatte de selvstændige chauffører.
- (4) Den 27. november 2000 forelagde Kommissionen et ændret direktivforslag<sup>5</sup>, som midlertidigt udelukker selvstændige chauffører.
- (5) Den 21. december 2000 nåede et kvalificeret flertal i Rådet til enighed om et udkast til fælles holdning, i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

---

<sup>1</sup> 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 22.6.2000 om ændring af Rådets 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).

<sup>2</sup> EFT C 43 af 17.2.1999, s. 4.

<sup>3</sup> EFT C 219 af 30.7.1999, s. 235.

<sup>4</sup> Dok. 7927/99 ADD 1 PE-RE-38.

<sup>5</sup> Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører. KOM(2000)754 endelig udg.

- (6) Den 14. juni 2001 vedtog Europa-Parlamentet under andenbehandlingen tyve ændringsforslag til Rådets fælles holdning.
- (7) I nærværende udtalelse udtaler Kommissionen sig om de af Europa-Parlamentets vedtagne ændringsforslag, i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c).

## **2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre færdselssikkerheden, og det opstiller i dette øjemed fælles regler for arbejdstiden for chauffører.

Endvidere tager forslaget sigte på at undgå konkurrenceforvridninger og beskytte de mobile arbejdstagere og de selvstændige chauffører gennem mindstekrav om daglige og ugentlige hvileperioder og tilstrækkelige pauser.

## **3. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG**

Af de 20 ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har godkendt under andenbehandlingen<sup>6</sup>, kan Kommissionen tilslutte sig ændringsforslag 9, 16, 18 og 21 og principielt godkende ændringsforslag 10, 20 og 22.

Da Kommissionen har tilsluttet sig Rådets fælles holdning, kan den derimod ikke acceptere de ændringsforslag, der berører betydningsfulde aspekter af den fælles holdning, nemlig ændringsforslag 1, 2, 4 og 13, som går ud på, at de selvstændige chauffører indlemmes automatisk i direktivets anvendelsesområde, hvilket er i strid med den fælles holdning, og ændringsforslag 6, 11, 12 og 14 vedrørende arbejdstid og natarbejde, som er uforenelige med Rådets fælles holdning.

Kommissionen kan ikke give sin tilslutning til ændringsforslag 15, da den har kunnet fastslå, at der ikke i alle medlemsstaterne er mulighed for at indgå fælles overenskomster, hvilket udelukker denne foranstaltning.

Ændringsforslag 17, der går ud på, at medlemsstaterne skal gennemføre kontrol af arbejds- og køretiderne i et omfang svarende til mindst 2% af alle arbejdsdage i sektoren, kan Kommissionen ikke acceptere, da det strider mod direktiv 88/559/EØF.

Kommissionen kan derfor kun acceptere ændringsforslag 9, 16, 18, 21 og, principielt, 10, 20 og 22.

### **3.1 Ændringsforslag 9**

Kommissionen mener, at ændringsforslag 9 udgør en nyttig, om ikke strengt nødvendig, præcisering. Det ændrer definitionen på arbejdssted (artikel 3, litra c), så det ikke blot omfatter en virksomheds hovedsæde, men også samme virksomheds afdelinger eller filialer, der er beliggende andetsteds.

---

<sup>6</sup> Ændringsforslag 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 og 21.

### 3.2 Ændringsforslag 10

Ændringsforslag 10 præciserer definitionen på 'selvstændig chauffør' yderligere og tilføjer - for at undgå, at der opstår en kategori af « pseudo-selvstændige » - at denne skal varetage handelsmæssige forbindelser med flere kunder. Da enhver yderligere præcisering af definitionen på 'uafhængig chauffør' efter Kommissionens opfattelse er nyttig, kan den tilslutte sig formålet med ændringsforslaget, men mener, at det bør formuleres anderledes, da der ellers kan opstå problemer med anvendelsen. Det kan eventuelt formuleres således: *'Selvstændig chauffør': enhver person, hvis erhvervmæssige hovedaktivitet er at udføre personbefordring ad vej eller vejgodstransport, som er indehaver af en EF-tiladelse, og som bl.a. frit kan vælge, hvilke fragter han vil påtage sig, og frit kan diskutere priser og betingelser for disse ydelser med sine kunder.'*

Andet afsnit af ændringsforslaget forbliver uændret.

### 3.3 Ændringsforslag 16

Dette ændringsforslag går ud på, at det tidsrum, hvor oplysningerne om arbejdstiden skal opbevares, skal forlænges til to år efter udløbet af den pågældende periode. Kommissionen, som allerede havde foreslået dette tidsrum i det ændrede forslag, mener, at denne forlængelse vil gøre kontrollen mere effektiv og dermed også gennemførelsen af direktivets foranstaltninger.

### 3.4 Ændringsforslag 18 og 21

Efter Kommissionens opfattelse giver ændringsforslag 18 og 21 de mobile arbejdstagere øget social beskyttelse, nr. 18 ved at indføre en klausul om, at gennemførelsen af direktivet ikke kan medføre en forværring på dette område, og nr. 21 ved at ophæve den uklare ordlyd i den fælles holdning, som ville kunne misfortolkes.

### 3.5 Ændringsforslag 20

Med ændringsforslag 20 foreslås en gennemførelsesfrist for direktivet på to år. Kommissionen tager i betragtning, at ændringsforslaget gentager den tidsfrist, der var foreslået i det ændrede direktivforslag, og at denne kortere frist ikke ændrer den fælles holdning væsentligt.

### 3.6 Ændringsforslag 22

Formålet med ændringsforslag 22 er at indføre alle de nødvendige mekanismer og ordninger i de kontrakter, der regulerer transportkæden, for at sikre, at direktivet overholdes. Kommissionen kan i princippet tilslutte sig dette ændringsforslag, men mener, at udformningen heraf bør ændres. Det kan eventuelt formuleres således: *"Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at bestemmelserne i dette direktiv er bindende for parterne i kontrakter, der regulerer forbindelserne mellem afskibere, speditører og hoved- og underentreprenører"*.

## 4. KONKLUSION

Af disse årsager ændrer Kommissionen sit forslag i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2.