



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.11.2000  
KOM (2000) 754 endelig

1998/0319(COD)

Ændret forslag

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og  
selvstændige chauffører**

(Forelagt af Kommissionen i henhold til artikel 250, stk. 2, i EF-traktaten)

## **BEGRUNDELSE**

### **A. Principper**

1. Kommissionen forelagde den 25. november 1998 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en meddelelse om tilrettelæggelse af arbejdstiden i de sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 (KOM(1998)662<sup>1</sup> endelig udg.). Meddelelsen var ledsaget af en række beslægtede forslag, bl.a. et forslag om et særdirektiv for vejtransportsektoren. Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav positiv udtalelse<sup>2</sup> den 25. marts 1999.

Europa-Parlamentet afgav den 14. april 1999 sin udtalelse<sup>3</sup> ved førstebehandling af Kommissionens forslag og bekræftede denne udtalelse i sin beslutning af 6. maj 1999<sup>4</sup> efter en procedureændring. Parlamentet vedtog 21 ændringsforslag, hvoraf Kommissionen gik med til at acceptere otte fuldt ud og fire delvist.

Kommissionen offentliggjorde den 21. juni 2000 en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet med betegnelsen Udvikling hen imod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet (KOM(2000)364 endelig udg.). I denne meddelelse gjorde Kommissionen rede for, hvor drøftelsen i Rådet befandt sig på dette område og bemærkede, at Rådets drøftelser var blokerede på grund af de skarpe meningsforskelle vedrørende inkludering af selvstændige chauffører. Kommissionen nævnte, at den kunne acceptere en foreløbig udelukkelse af selvstændige chauffører fra det foreslåede direktiv for at drøftelserne kunne skride fremad. Efter drøftelserne i Rådet af transportministre den 2. oktober 2000 blev man enige om at undersøge dette yderligere. Kommissionen ændrer nu sit forslag for foreløbig at udelukke selvstændige chauffører, så vedtagelse af direktivet lettes.

2. Kommissionen har indført følgende ændringer:
  - De af Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, nemlig ændringsforslag 4-7, 11, 14 og 15 samt dele af ændringsforslag 1, 8, 12 og 16. Kommissionen har også givet tilsagn om at acceptere det princip, der er indeholdt i ændringsforslag 10.
  - en ændring om foreløbig at udelukke selvstændige chauffører fra forslagets anvendelsesområde.

### **B Forklaring af ændringerne**

1. Der er indføjet to nye betragtninger, nr. 11 og 12. Betragtning nr. 11 påpeger, at både ansatte og selvstændige chauffører fortsat vil være underlagt bestemmelserne i forordning (EØF) 3820/85 af 31. december 1985 vedrørende køretid og hvileperioder, som regulerer en stor del af en chaufførs arbejdstid. Denne forordning vil blive ændret på grundlag af et kommende forslag fra Kommissionen, således at håndhævelsesordninger styrkes. På baggrund af håndhævelsesspørgsmålet anføres i betragtning 12, at der foreløbig sker en

---

<sup>1</sup> EFT C 43 af 17.2.1999, s. 4.

<sup>2</sup> EFT C 138 af 18.5.1999, s. 33.

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

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

udelukkelse af selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde, hvilket er på linje med Kommissionens meddelelse herom.

2. Betragtning 16 (nu betragtning 18) er blevet ændret. Ændringen indeholder en del af Europa-Parlamentets ændringsforslag 1. Den afspejler mere præcist den relevante reference i forordning (EØF) 3820/85<sup>5</sup> af 20. december 1985.
3. I artikel 1, stk. 3, udlukkes selvstændige chauffører fra at være omfattet af direktivets bestemmelser i en treårig periode, som begynder på direktivets transponeringsdato, hvilket er på linje med Kommissionens meddelelse om sagen.
3. Artikel 2a, iii, v og viii samt deres modstykker i artikel 2b er blevet ændret for at give en mere indgående beskrivelse af, hvad arbejdstid er. Ændringerne indeholder Europa-Parlamentets ændringsforslag 4 - 7.
4. Artikel 2, stk. 2, ændres for at tydeliggøre hvad der menes med forud informeres. Ændringen indeholder en del af Europa-Parlamentets ændringsforslag 8.
5. Artikel 2, stk. 9, tilføjes for at gøre det mere klart, hvem der er en selvstændig chauffør. Med denne ændring tages hensyn til Parlamentets anmodning i ændringsforslag 10 om en separat definition, men vælger den mere omfattende definition, som i øjeblikket foretrækkes i Rådets drøftelser.
6. Artikel 3, stk. 2, ændres for at fordele forpligtelsen ligeligt på arbejdsgiver og arbejdstager. Ændringen indeholder Europa-Parlamentets ændringsforslag 11.
7. Artikel 7, stk. 2, ændres ved at slette bestemmelsen om kortere timer og tilsvarende længere referenceperioder. Ændringen indeholder en del af Europa-Parlamentets ændringsforslag 12.
8. Artikel 8, stk. 1, litra b), og 8, stk. 2, ændres for at tydeliggøre registersystemet. Ændringerne indeholder Europa-Parlamentets ændringsforslag 14 og 15 samt en del af ændringsforslag 16.

---

<sup>5</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

Ændret forslag

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -  
under hensyntagen til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 71 og 137,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under hensyntagen til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse, og

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251<sup>3</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Artikel 71 i traktaten fastsætter, at Rådet bl.a. skal vedtage fælles regler for vejtransport samt foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, denne artikel udgør det retlige grundlag for især vedtagelsen af fælles regler om arbejdstid for selvstændige chauffører, der udfører vejtransport.
- (2) Artikel 137 i traktaten fastsætter, at Rådet ved hjælp af direktiver skal vedtage minimumsforskrifter for at forbedre navnlig arbejdsmiljøet for at beskytte arbejdstagernes sikkerhed og sundhed.
- (3) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85<sup>4</sup> om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport har fastlagt fælles bestemmelser om køretid og hviletid for førere; denne forordning dækker ikke andre aspekter forbundet med arbejdstid inden for vejtransport.
- (4) Rådets direktiv 93/104/EF<sup>5</sup> om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden fastlægger minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden og finder anvendelse på alle former for private og offentlige aktiviteter med undtagelse af bl.a. vej-, luft-, sø- og jernbanetransport og sejlads ad indre vandveje.
- (5) Rådet erkendte i præambelen til nævnte direktiv, at det kan blive nødvendigt at vedtage særskilte foranstaltninger for tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for bestemte sektorer eller aktiviteter som nævnte direktiv ikke finder anvendelse på.
- (6) Med henblik på at sikre bedre færdselssikkerhed, undgå konkurrenceforvriddning og fremme bedre arbejdsforhold inden for vejtransport er det derfor nødvendigt, at alle mobile arbejdstagere, der beskæftiger sig med transportaktiviteter, samt selvstændige chauffører arbejder i henhold til minimumsforskrifter om arbejdstid.

---

<sup>1</sup> EFT C 43 af 17.2.1999, s. 4.

<sup>2</sup> EFT C 138 af 18.5.1999, s. 33.

<sup>3</sup> EFT C 219 af 30.7.1999, s. 235 og EFT C 279 af 1.10.1999, s. 270.

<sup>4</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

<sup>5</sup> EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18.

- (7) Forskrifterne i dette direktiv er mere specifikke for vejtransport end bestemte forskrifter i direktiv 93/104/EF i ændret form og i henhold til sidstnævnte direktivs artikel 14, har disse forskrifter derfor forrang.
- (8) Mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører skal have daglige og ugentlige hvileperioder og tilstrækkelige pauser med henblik på at forbedre færdselssikkerheden, at undgå konkurrenceforvridning og at sikre deres sikkerhed og sundhed; det er også nødvendigt at fastsætte en maksimumsgrænse for antal ugentlige arbejdstimer.
- (9) Det skal anføres, at bestemmelserne om hvileperioder og pauser i henhold til Rådets forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport fortsat gælder for bestemte mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører.
- (10) Ovenstående forordnings bestemmelser om køretid suppleres med arbejdstidsbestemmelserne i nærværende direktiv.
- (11) Forordning (EØF) nr. 3820/85 fastsætter maksimumskøretider og minimumshvileperioder for alle chauffører, hvilket udgør en kontrol, som kan håndhæves, af en omfattende del af både ansattes og selvstændiges arbejdstid.
- (12) Det anses derfor for hensigtsmæssigt foreløbig at udelukke selvstændige chauffører fra forslagets anvendelsesområde.
- (13) Til trods for intensive forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter har det ikke været muligt at nå frem til en aftale om arbejdstid for mobile arbejdstagere inden for vejtransport; en sådan aftale skal gennemføres ved Rådets beslutning på forslag fra Kommissionen i henhold til artikel 4, stk. 2, i aftalen om social- og arbejdsmarkedspolitikken.
- (14) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF<sup>6</sup> af 22. juni 2000 om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtagen fra dette direktiv ændrer direktiv 93/104/EF for at sikre, at dets anvendelsesområde udvides til at omfatte ikke-mobile arbejdstagere i de sektorer og aktiviteter, der for øjeblikket er udelukket fra anvendelsesområdet, og for at yde basal beskyttelse for mobile arbejdstagere inden for vejtransport; denne basale beskyttelse omfatter de eksisterende bestemmelser om årlig ferie og bestemte basale bestemmelser om natarbejde, herunder helbredsundersøgelser.
- (15) Forskningen har vist, at menneskets fysik om natten er mere sensitiv for miljøforstyrrelser og bestemte besværlige organisationsformer, og at lange perioder med natarbejde kan være skadelig for arbejdernes helbred og kan sætte deres sikkerhed og også færdselssikkerhed generelt i fare.
- (16) Det er derfor nødvendigt at begrænse varigheden af perioder med natarbejde, inklusive overarbejde, og at sikre, at arbejdsgiverne fører optegnelser om arbejdstid for natarbejdere og for mobile arbejdere, hvis de arbejder mere end det gennemsnitlige ugentlige maksimum på 48 timer.
- (17) Natarbejdere skal kompenseres tilstrækkeligt for deres arbejde og ikke stilles ugunstigt hvad angår uddannelsesmuligheder og fremfremmelsesmuligheder.

---

<sup>6</sup> EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41.

- (18) Forordning (EØF) nr 3820/85 tillader chauffører, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit en køretid på op til 65 timer pr. uge; chaufførernes ugentlige arbejdstid er i medfør af artikel 3 i nærværende direktiv begrænset til 60 timer pr. uge; de chauffører, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit i den nævnte forordning, (EØF) nr. 3820/85, kan fortsat køre i op til 65 timer under forudsætning af at den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer over en fire måneders periode ikke overskrides.
- (19) Kommissionen overvåger gennemførelsen af dette direktiv og udviklinger på området i medlemsstaterne og forelægger Rådet, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg en rapport om bestemmelsernes anvendelse.
- (20) Det fastsættes, at visse bestemmelser i nærværende direktiv kan fraviges af henholdsvis medlemsstaterne eller arbejdsmarkedets partere; i tilfælde af fravigelse bør der som en generel regel ydes de pågældende arbejdstagere tilsvarende kompenserende hvileperioder.
- (21) Målene for den ovenfor foreslåede handling kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne ved anvendelse af subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet i traktatens artikel 5, idet formålet er at sikre, at alle arbejdstagere i Fællesskabet nyder tilstrækkelig beskyttelse af sundhed og sikkerhed hvad angår arbejdstid; i betragtning af den foreslåede foranstaltnings omfang og virkning, kan disse mål bedst nås på fællesskabsniveau ved indførelse af minimumsbestemmelser, som gælder for hele Det Europæiske Fællesskab; nærværende direktiv omfatter kun det nødvendige minimum til at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Formål og anvendelsesområde**

1. Formålet med dette direktiv er at fastsætte minimumskrav for sikkerhed og sundhed i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport og at forbedre færdselssikkerhed.
2. Dette direktiv gælder for alle mobile arbejdstagere inden for vejtransport, som er beskæftiget af virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, og for selvstændige chauffører.
3. Direktivets bestemmelser træder i kraft for selvstændige chauffører tre år efter udløbet af den i artikel 11 fastsatte frist for medlemsstaternes transponering af direktivet.
4. Dette direktiv indeholder mere specifikke fællesskabsforskrifter, hvad angår mobile arbejdstagere inden for vejtransport og har derfor i henhold til Rådets direktiv 93/104/EF forrang i forhold til de relevante forskrifter i Rådets direktiv 93/104/EF ændret ved Rådets direktiv ../../EF.
5. Nærværende direktivs bestemmelser finder anvendelse uanset bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

1. I dette direktiv forstås ved "arbejdstid":

- a) for selvstændige chauffører, den tid, hvori følgende aktiviteter udføres:
- (i) kørsel
  - (ii) på- og aflæsning
  - (iii) kontrol eller overvågning af passagers ind- og udstigning af bus
  - (iv) rengøring af køretøjet
  - (v) ~~sikkerheds~~kontrol af køretøj samt overvågning af på- og aflæsning
  - (vi) andet arbejde, der vedrører køretøjets, lastens eller passagerernes sikkerhed
  - (vii) teknisk vedligeholdelse af køretøjet
  - (viii) administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.
- b) for mobile arbejdstagere, tiden fra arbejdets påbegyndelse til dets afslutning, dvs. alle aktiviteter eller rådighedstjeneste, eksklusive pauser.

Aktiviteterne omfatter navnlig:

- (i) kørsel
  - (ii) på- og aflæsning
  - (iii) kontrol eller overvågning af passagers ind- og udstigning af bus
  - (iv) rengøring af køretøjet
  - (v) kontrol af køretøj samt overvågning af på- og aflæsning
  - (vi) andet arbejde, der vedrører køretøjets, lastens eller passagerernes sikkerhed
  - (vii) teknisk vedligeholdelse af køretøjet
  - (viii) administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.
  - (ix) administrativt arbejde
2. Rådighedstjeneste: den tid, hvori den mobile arbejdstager er på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, i pågældende fald på eget initiativ, og generelt med bestemte hverv forbundet med at være på arbejde.
- Rådighedsvagt: den periode, hvori den mobile arbejdstager ikke har pligter, men er disponibel til at påbegynde arbejde. Den mobile arbejdstager skal med mindst en dags varsel og inden udløbet af det foregående skift informeres om rådighedsvagter i henhold til de betingelser, man er nået til enighed til om mellem arbejdsmarkedets parter på det niveau og i henhold til de bestemmelser, der er fastsat af medlemsstaternes lovgivning.
- Med forbehold af medlemsstaternes lovgivning og aftalerne mellem arbejdsmarkedets parter i henhold til hvilke, der skal kompenseres for sådanne vagter eller at sådanne vagter skal være begrænsede, betragtes rådighedsvagter ikke som arbejdstid i henhold til nærværende direktivs artikel 3 og 6.
3. Mobile arbejdstagere: alle arbejdstagere, inklusive praktikanter og lærlinge, som beskæftiges af en virksomhed til at udføre vejtransportaktiviteter, og som udgør en del af rejsende personale.
4. Hvileperiode: en uafbrudt periode på mindst en time, hvori den mobile arbejdstager eller den selvstændige chauffør frit kan disponere over sin tid.
5. Uge: perioden mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00.
6. Natperiode: det tidsrum på mindst syv timer, der er fastsat ved national lovgivning, og som under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem midnat og kl. 05.00.
7. Natarbejde: arbejde i en periode, som omfatter over to timer nattetid.

8. Natarbejder: en mobil arbejdstager eller selvstændig chauffør som:
  - (i) normalt udfører natarbejde eller
  - ii. udfører en vis del af deres årlige arbejdstid i natperioden. Denne del defineres ved medlemsstaternes nationale lovgivning efter høring af arbejdsmarkedets parter.
9. Selvstændig chauffør: en person, hvis hovederhverv er at befordre passagerer eller gods ad vej på en kundes anmodning.

### *Artikel 3*

#### **Maksimal ugentlig arbejdstid**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre:

1. 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 på 48 timer ikke overskrides i en fire-måneders periode. Dette påvirker ikke artikel 6, stk. 4 og 5 i forordning (EØF) 3820/85 under forudsætning af, at de pågældende selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere ikke overskrider den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer i en periode på fire måneder
2. at arbejdstiden for en mobil arbejdstager, der arbejder for mere end én arbejdsgiver, svarer til summen af de præsterede arbejdstimer. Arbejdsgiveren skal skriftligt anmode den mobile arbejdstager om opgørelse af arbejde udført for en anden arbejdsgiver. Den mobile arbejdstager skal give disse oplysninger skriftligt.

### *Artikel 4*

#### **Pauser**

Med forbehold af det beskyttelsesniveau der ydes af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransportområdet træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at mobile arbejdstagere under ingen omstændigheder er beskæftiget med, eller at selvstændige chauffører under ingen omstændigheder udfører de i artikel 2, stk. 1, nævnte aktiviteter i mere end seks sammenhængende timer uden pause. 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. De i første sætning nævnte pauser kan opdeles på perioder på mindst 15 minutters varighed.

### *Artikel 5*

#### **Hviletid**

1. De selvstændige chauffører og de mobile arbejdstagere, der er omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, skal have de deri fastsatte hvileperioder.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at andre mobile arbejdstagere end de i stk. 1 nævnte har en uafbrudt hvileperiode ved afslutningen af deres daglige arbejde på mindst 11 sammenhængende timer.
3. Den hviletid, der er omhandlet i stk. 2, kan afkortes med en periode på op til en time, forudsat at en anden hvileperiode som compensation herfor forlænges til mindst 12 timer, hvilket skal ske i den kalendermåned eller i de fire uger, der følger.
4. For andre selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere end de i stk. 1 nævnte, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre følgende: efter maksimalt seks sammenhængende daglige arbejdsperioder, forlænges den hviletid, der er omhandlet i stk. 2, med yderligere 24 sammenhængende timer som ugentlig hviletid.



*Artikel 6*  
**Natarbejdere**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre:

1. at den daglige arbejdstid for en natarbejder ikke overstiger otte timer. Den kan være på op til 10 timer, forudsat at gennemsnittet på otte timer pr. dag ikke overstiges over en periode på to måneder; artikel 3 finder anvendelse på de perioder, hvor natarbejdere ikke anmeldes om at udføres natarbejde;
2. at kompensation for natarbejde sker i overensstemmelse med national lovgivning, kollektive overenskomster og/eller national praksis, men at en sådan kompensation kun tillades på betingelse af, at færdselssikkerheden ikke bringes i fare; og
3. at mobile arbejdstagere, som er natarbejdere, sikres samme adgang til videreuddannelse og forfremmelse som de øvrige arbejdstagere.

*Artikel 7*  
**Undtagelser**

1. Undtagelser fra artikel 3, 5 og 6 kan vedtages ved love og administrative bestemmelser eller ved kollektive aftaler eller overenskomster mellem arbejdsmarkedets parter, forudsat de pågældende arbejdere indrømmes tilsvarende hvileperioder.
2. Muligheden for undtagelse fra artikel 3 må ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer. ~~Medlemsstaterne kan desuden tillade afvigelser fra artikel 3, forudsat at den maksimale gennemsnitlige ugentlige arbejdstid nedsættes som følger:~~
  - ~~– til gennemsnitlig 39 timer over en referenceperiode på op til 9 måneder og~~
  - ~~— til gennemsnitlig 35 timer over en referenceperiode på op til 12 måneder.~~
3. Pauser kan opdeles i perioder på under 15 minutter for rutekørsel med passagerer på en distance på under 50 km.

*Artikel 8*  
**Information og registrering**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at mobile arbejdstageres arbejdsgiver foretager følgende:
  - a. arbejdsgiveren er forpligtet til på et hensigtsmæssigt sted i virksomheder at ophænge en kopi af denne aftale, af den relevante nationale lovgivning, af forretningsordenen, af de kollektive overenskomster og af eventuelle aftaler på virksomhedsniveau, som er indgået på grundlag af dette direktiv; og
  - b. arbejdsgiveren er forpligtet til at registrere arbejdstiden for mobile arbejdstagere, som ~~arbejder over 48 timer om ugen og, for natarbejdere, som arbejder over end otte timer om dagen.~~ De registrerede oplysninger opbevares i mindst to år. Arbejdsgiveren skal på anmodning udlevere en kopi af de registrerede oplysninger om arbejdstiden til arbejdstageren.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at en selvstændig chauffør fører et register over sin arbejdstid, hvis han arbejder mere end 48 timer pr. uge

eller mere end 8 timer pr. dag, hvis der er tale om natarbejde. De registrerede oplysninger opbevares i mindst to år.

#### *Artikel 9*

### **Gunstigere bestemmelser**

Dette direktiv påvirker ikke medlemsstaternes ret til at anvende eller indføre love og administrative bestemmelser, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af de mobile arbejdstageres og de selvstændige chaufførers sikkerhed og sundhed, eller at der fremmes eller tillades anvendelse af kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af de mobile arbejdstageres sikkerhed og sundhed.

#### *Artikel 10*

### **Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter sanktioner for overskridelse af de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv og træffer de nødvendige skridt til at sikre, at de håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse bestemmelser senest den i artikel 11, stk. 1, nævnte dato og eventuelle senere ændringer meddeles i god tid.

#### *Artikel 11*

### **Afsluttende bestemmelser**

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser til at overholde dette direktiv senest [to år efter ikrafttrædelse] eller sikre sig senest på denne dato, at arbejdsmarkedets parter ved aftale iværksætter de nødvendige bestemmelser, idet medlemsstaterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for til enhver tid at kunne garantere, at de ved dette direktiv fastsatte bestemmelser opfyldes.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 omhandlede love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Uanset medlemsstaternes ret til at tilpasse de forskellige love, administrative og kontraktmæssige bestemmelser på arbejdstidsområdet efter udviklingen, for så vidt som dette direktivs minimumskrav overholdes, kan gennemførelsen af direktivet ikke danne grundlag for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører.
4. 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 Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.
5. Kommissionen udarbejder hver andet år en rapport om gennemførelsen i medlemsstaterne af dette direktiv og udviklingen på området. Kommissionen sender denne rapport til Rådet, Europa-Parlamentet og det Økonomiske og Sociale Udvalg.

6. 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 12*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*  
[...]

*På Rådets vegne*  
*Formand*  
[...]