

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 15.10.2008  
KOM(2008) 650 slutlig

2008/0195 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om ändring av direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför  
mobilt arbete avseende vägtransporter**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(framlagt av kommissionen)

## MOTIVERING

### A. BAKGRUND

1. Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002<sup>1</sup> om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter började tillämpas den 23 mars 2005. Genom direktivets gemensamma regler garanteras minimistandarder för socialt skydd för mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn; reglerna är ett viktigt steg för att förbättra hälsan och säkerheten för dessa arbetstagare, samtidigt som vägsäkerheten höjs och rättvis konkurrens garanteras. Direktivet, som innehåller bestämmelser som syftar till att arbetstagarna ska skyddas mot effekter, som inverkar menligt på deras hälsa och säkerhet och som orsakas av oskäligt långa arbetsdagar, otillräcklig vila eller ojämn arbetsrytm, är en lex specialis till det allmänna arbetstidsdirektivet 2003/88/EG och kompletterar förordning (EG) nr 561/2006<sup>2</sup> av den 15 mars 2006 om gemensamma bestämmelser om körtider och viloperioder för förare.
2. När rådet och Europaparlamentet antog direktivet efter medlingsförfarande var de överens om att det i princip från och med den 23 mars 2009 skulle gälla förare som är egenföretagare. Kommissionen ska dessutom senast två år före det datumet lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, som ska följas av ett lagförslag som fastställer villkoren för inkludering eller uteslutning av egenföretagare i eller från direktivets tillämpningsområde (artikel 2.1 i direktivet).
3. Kommissionens rapport<sup>3</sup> i vilken det diskuteras vilka konsekvenserna blir av att förare som är egenföretagare utesluts från tillämpningsområdet för direktivet och görs en bedömning av hur bestämmelserna om arbete nattetid skulle påverka vägsäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkesstrukturen samt de sociala aspekterna lades fram för Europaparlamentet och rådet i maj 2007. Följden av att dessa bestämmelser tolkas och tillämpas på olika sätt i medlemsstaterna kan bli att konkurrensen snedvrids och att minimistandarderna för socialt skydd skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Svårigheterna består främst av att det inte görs någon klar åtskillnad mellan mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare, vilket har lett till problem i fråga om att kontrollera efterlevnaden och det finns en risk att det dyker upp förare som är så kallade falska egenföretagare i syfte att undvika att omfattas av direktivet. Rapportens slutsats blev därför att det inte finns något avgörande skäl att låta förare som är egenföretagare omfattas av direktivet, men att det var viktigt att behandla frågan om definitioner och förtydliga dem genom en lämplig ändring av begreppet mobila arbetstagare, som omfattas av direktivet, så att begreppet också omfattar ”falska” egenföretagare, dvs. förare som inte är knutna till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal, men som inte har friheten att ha affärsrelationer med flera kunder.
4. Gemenskapens lagstiftning bör vara klar, målinriktad, proportionerlig och verkställbar, vilket överensstämmer med kommissionens åtagande att skapa bättre

---

<sup>1</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

<sup>2</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>3</sup> KOM(2007) 266 slutlig.

lagstiftning. Efter noggranna undersökningar av hur direktivet påverkar vägsäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkesstrukturen samt de sociala aspekterna, visade konsekvensbedömningen att trots betydande administrativa kostnader skulle det inte vara möjligt att fullständigt täcka anställda förare och förare som är egenföretagare och därför bör man attackera problemet med förare som är "falska" egenföretagare, istället för att utvidga direktivet till att även gälla egenföretagare.

5. Det här förslaget till direktiv om ändring av direktiv 2002/15/EG syftar därför till att göra dagens regler tydligare, lättare att läsa och att tillämpa genom att ge en exaktare definition av uttrycket mobila arbetstagare, inklusive förare som är "falska" egenföretagare som ingår i den kategorin arbetstagare och följaktligen omfattas av direktivet.
6. I samma rapport uppmanades kommissionen att bedöma bestämmelserna om arbete nattetid (artikel 7.2 i direktivet). I rapporten drogs slutsatsen att det inte finns några behov av att ändra eller ytterligare harmonisera bestämmelserna om arbete nattetid. I det här sammanhanget rekommenderas också att det sker en ändring av definitionen av "nattarbete" i artikel 3 i i direktiv 2002/15/EG. Enligt den nuvarande ordalydelsen omfattar "nattarbete" även mycket korta arbetsperioder, även om de bara är några minuter, som utförs nattetid. I sin nuvarande utformning är bestämmelsen ur ekonomisk och social synvinkel oproportionerlig och onödig. Kommissionen föreslår därför att det återinförs en minimiarbets tid på två timmar i definitionen av nattarbete i enlighet med det ursprungliga förslaget.

## **B. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSPANALYS**

7. Samråden med berörda parter som utfördes under 2006 och 2007 avslöjade att en majoritet av dessa ansåg att direktivet ledde till både goda och dåliga resultat. De flesta anser å ena sidan att arbetstidsreglerna förbättrar hälsan och säkerheten samt arbetsförhållandena och att de förbättrar konkurrensvillkoren mellan transportföretag, men att de å andra sidan ger flera försämringar, som lönebortfall, brist på förare och försämrad kostnadseffektivitet inom sektorn.
8. Nästan samtliga berörda parter betonade problem som rör efterlevnaden av arbetstidsreglerna och angav vidare att dagens kontroller av förarna är otillräckliga. Detta leder till ytterligare snedvridning av konkurrensen genom att de som följer reglerna missgynnas.
9. I fråga om hur inkludering eller uteslutning påverkar förare som är egenföretagare hade de berörda parterna, framförallt i fråga om efterlevnad och ökad vägsäkerhet och rättvis konkurrens.
10. I allmänhet förespråkade de berörda parterna att man bör klargöra direktivets omfattning samt vissa definitioner och bestämmelser, göra systemen för kontroll av efterlevnaden effektivare, förbättra samarbetet mellan nationella tillsynsmyndigheter, samt motverka förekomsten av "falska" egenföretagare.
11. Samtliga synpunkter från de berörda parterna har beaktats under den konsekvensbedömning som skedde under 2007–2008. Konsekvensbedömningen syftade till att hitta bästa politiska alternativ, som skulle vara genomförbart och

innebära att man undviker onödig administration samt eventuella negativa sidoeffekter av de föreslagna metoderna, och som samtidigt skulle bidra till att EU:s mål på transportområdet uppnås.

12. Förutom det grundläggande alternativet att låta förare som är egenföretagare omfattas av direktivet eller inte, innehöll konsekvensanalysen en genomgång av andra åtgärder, exempelvis omarbetad definition av mobila arbetstagare så att även "falska" egenföretagare skulle ingå samt förbättrade system för kontroll av efterlevnaden för att komma till rätta med problemen med dålig efterlevnad. Samtliga ekonomiska, sociala, miljömässiga och administrativa följder av de fyra huvudalternativen har analyserats.
13. Mot bakgrund av resultaten av konsekvensbedömningen av de olika alternativen, återspeglar det här förslaget en kombination av förslaget om att låta falska egenföretagare omfattas av direktivet genom ett klagörande av det rättsliga läget och av alternativet att skärpa kontrollen av efterlevnaden genom att fastställa övervaknings- och kontrollkrav för medlemsstaterna. Det är bara genom effektiv kontroll av tillämpliga regler som man kan garantera att direktivets bestämmelser får fullt genomslag.
14. Förslaget åtföljs av sammanfattningen och konsekvensbedömningen. Av konsekvensbedömningen framgår att dagens arbetstidsregler i kombination med att direktivets räckvidd förtydligas och att det ställs kontrollkrav leder till att efterlevnaden av de sociala bestämmelserna förbättras, att snedvridningen av konkurrensen minskar och att medlemsstaterna kan slippa onödig administration och eventuella enorma kostnader för det EU-täckande system för kontroll av efterlevnaden som förslaget skulle innebära.
15. **Subsidiaritetsprincipen**  
Förslaget överensstämmer med subsidiaritetsprincipen, eftersom det främst syftar till att förtydliga dagens gemenskapsregler och hur efterlevandegraden kan förbättras, vilket inte kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand. Förslaget syftar även till att förbättra informationsutbytet mellan de myndigheter i medlemsstaterna som övervakar att reglerna efterlevs. Det krävs alltså insatser på gemenskapsnivå eftersom en enskild medlemsstat eller grupp av medlemsstater inte har möjlighet att åtgärda dessa problem på ett tillfredsställande sätt.
16. **Proportionalitet**  
Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen. Det förtydligar tillämpningsområdet för dagens regler och fastställer allmänna krav för likvärdig kontroll av efterlevnaden, men innebär inget hinder för medlemsstaterna att fatta nationella beslut om egna övervaknings- och kontrollsystem.
17. Förslaget innebär inga kostnader för gemenskapens budget eller ökad administration för medlemsstaterna.

## C. FÖRKLARING AV ÄNDRINGARNA

18. Genom förslaget införs följande ändringar av direktivet utan att påverka dess övergripande syfte, dvs. socialt skydd för arbetstagare och tillhörande grupper i enlighet med de sociala bestämmelserna på vägtransportområdet.

I artikel 2.1 i direktivet förtydligas direktivets räckvidd. Direktivet gäller alla mobila arbetstagare enligt definitionen i artikel 3 d, även förare som är så kallade falska egenföretagare, dvs. förare som officiellt är egenföretagare, men som i praktiken inte kan bestämma över sitt arbete. Förslaget omfattar inte förare som är äkta egenföretagare, som inte omfattas av direktivet.

I artikel 3 a behålls definitionen av ”arbetstid” som gäller alla förare som omfattas av direktivet, däremot stryks definitionen av ”arbetstid” för förare som är egenföretagare, eftersom de inte omfattas av direktivet. För att attackera problemet med förare som är falska egenföretagare, läggs en exaktare definition av ”mobila arbetstagare” till i artikel 3 d.

Genom artikel 3 i kan definitionen av ”nattarbete” tillämpas i praktiken.

Genom artikel 11 a införs gemensamma principer för ökad insyn i de nationella systemen för kontroll av efterlevnaden, för att göra dem effektivare, och för att skapa ömsesidig förståelse för reglerna och för att se till att de tillämpas likvärdigt. I de nya bestämmelserna efterlyses också ökat samarbete mellan medlemsstaternas tillsynsmyndigheter samt stöd från kommissionen för att underlätta dialogen mellan myndigheterna och branschföreträdare samt mellan medlemsstaterna för att se till att arbetsbudsreglerna genomförs på ett likartat sätt. Ovanstående syftar till att förbättra efterlevnaden av gemenskapsreglerna och följaktligen till att bidra till målen för EU:s transportpolitik.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

### om ändring av direktiv 2002/15/EG 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,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>4</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>6</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85<sup>7</sup> fastställs gemensamma körtider, raster och viloperioder för förare. Den förordningen omfattar inte andra aspekter på arbetstider för vägtransportsektorn.
- (2) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter<sup>8</sup> fastställs 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.
- (3) Enligt artikel 2.1 i direktiv 2002/15/EG ska kommissionen rapportera om vilka konsekvenserna blir om förare som är egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde samt lägga fram ett förslag om detta.

---

<sup>4</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>5</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>6</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>7</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>8</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

- (4) I maj 2007 lade kommissionen fram sin rapport för Europaparlamentet och rådet om vilka konsekvenserna blir av att förare som är egenföretagare utesluts från tillämpningsområdet för direktiv 2002/15/EG och om konsekvenserna av bestämmelserna om arbete natttid<sup>9</sup>
- (5) Införlivandet av direktiv 2002/15/EG, samråden med berörda parter, flera undersökningar och konsekvensanalysen har blottlagt flera problem, som svårigheter att tillämpa arbetstidsreglerna på ett enhetligt sätt, dålig efterlevnad och svaga system för kontroll av efterlevnad i medlemsstaterna.
- (6) Som en följd av att medlemsstaterna tolkar, tillämpar och efterlever direktiv 2002/15/EG på olika sätt och att transportföretag och förare inte uppfyller miniminormerna om arbetstidens förläggning, snedvrids konkurrensen och förarnas hälsa och säkerhet äventyras.
- (7) Mot bakgrund av kommissionens rapport och konsekvensbedömningen bör förare som är egenföretagare uteslutas från tillämpningsområdet för direktiv 2002/15/EG.
- (8) Medlemsstaterna bör dock fortsätta att uppmärksamma förare som är egenföretagare på att oskäligt långa arbetsdagar, otillräcklig vila eller ojämn arbetsrytm påverkar hälsa och säkerhet samt vägsäkerhet negativt.
- (9) Det är därför nödvändigt att göra vissa tekniska ändringar av direktiv 2002/15/EG.
- (10) För att gemenskapsrätten ska bli effektiv måste den genomföras av samtliga medlemsstater, tillämpas likadant för alla aktörer och bli föremål för regelbundna och effektiva kontroller.
- (11) Att övervaka efterlevnaden är en komplicerad uppgift som involverar många aktörer och därför måste medlemsstaterna samarbeta sinsemellan samt med kommissionen.
- (12) Direktiv 2002/15/EG behöver därför moderniseras för att åtgärda bristerna i fråga om dess genomförande, tillämpning och efterlevnad; detta bör ske genom att dess tillämpningsområde förtydligas, att det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna förstärks och att utbytet av information och bästa praxis gynnas.
- (13) Målet med detta direktiv, dvs. att modernisera gemenskapslagstiftningen i fråga om arbetstidens organisation och förbättra tillämpningen, kan inte uppnås helt och hållet av medlemsstaterna utan uppnås bättre på gemenskapsnivå. Gemenskapen kan vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (14) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheterna och de principer som är erkända i framförallt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Direktivet syftar framförallt till att se till att varje arbetstagare har rätt till arbetsvillkor som respekterar hans eller hennes hälsa och säkerhet samt en begränsning av den maximala arbetstiden och till dygns- och

---

<sup>9</sup> KOM(2007) 266 slutlig.



veckovila (artikel 31 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna).

(15) Direktiv 2002/15/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Direktiv 2002/15/EG ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Detta direktiv ska tillämpas på mobila arbetstagare, enligt definitionen i artikel 3 d i detta direktiv, som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller, om så inte är fallet, av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Detta direktiv ska också gälla mobila arbetstagare enligt definitionen i artikel 3 d andra meningen.

b) I punkterna 2 och 3 ska hänvisningen ”direktiv 93/104/EG” ersättas med hänvisningen ”direktiv 2003/88/EG”.

c) I punkt 4 ska hänvisningen ”förordning (EEG) nr 3820/85” ersättas med hänvisningen ”förordning (EG) nr 561/2006/EG”.

(2) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt a.2 ska första meningen strykas.

b) I punkt d ska följande mening läggas till:

Med mobil arbetstagare avses också personer som inte är knutna till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande, men

i som inte är fri att organisera den aktuella verksamheten,

ii vars inkomster inte är direkt beroende av den förtjänst som görs,

iii och som inte är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.”

c) Punkt e ska utgå.

d) Punkt f ska ersättas med följande:

”f) person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter: mobil arbetstagare som utför sådant arbete.”

e) Punkt i skall ersättas med följande:

”i) nattarbete: arbete under ett arbetspass där minst två timmars arbete utförs nattetid.”

- (3) I artikel 4 a ska hänvisningen ”Artikel 6.1 fjärde och femte styckena i förordning (EEG) 3820/85 eller, vid behov, artikel 6.1 fjärde stycket i AETR-överenskommelsen” ersättas med hänvisningen ”förordning (EG) 561/2006 eller, vid behov, AETR-överenskommelsen”.
- (4) I artikel 5.1 ska hänvisningen ”förordning (EEG) nr 3820/85” ersättas med hänvisningen ”förordning (EG) nr 561/2006”.
- (5) I artikel 6 ska hänvisningen ”förordning (EEG) nr 3820/85” ersättas med hänvisningen ”förordning (EG) nr 561/2006”.
- (6) Följande artikel ska införas som artikel 11a:

*”Artikel 11a*

*Efterlevnad*

- (1) För att reglerna i detta direktiv ska kunna genomföras på ett korrekt och enhetligt sätt ska medlemsstaterna upprätta ett system som ger kontroller och övervakning som är lämpliga och regelbundna. De ska se till att de nationella myndigheter som ansvarar för direktivets genomförande har tillräckligt många kvalificerade inspektörer och att de vidtar lämpliga åtgärder.
- (2) Medlemsstaterna ska meddela kommissionen uppgifter om de övervaknings- och kontrollsystem som inrättats.
- (3) Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att transportföretag och mobila transportföretag har tillgång till information, stöd och råd i fråga om arbetstidsregler och organisering av arbetet.
- (4) För att direktivet ska kunna genomföras effektivt och på ett enhetligt sätt i gemenskapen ska kommissionen stödja dialogen mellan medlemsstaterna med följande mål:
  - (a) Att främja administrativt samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter genom antagande av ett effektivt system för informationsutbyte, förbättrad åtkomst till information, stöd till informationsutbyte och bästa praxis vid tillämpningen av arbetstidsreglerna.
  - (b) Att verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv.

- (c) Att främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.”
- (8) I artikel 13 ska hänvisningen ”förordning (EEG) nr 3820/85” ersättas med hänvisningen ”artikel 17.1 i förordning (EG) nr 561/2006”.

#### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [...]. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### *Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### *Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*