



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.5.2007  
KOM(2007) 266 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

**om følgerne af at udelukke selvstændige chauffører fra anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter**

## **BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

### **om følgerne af at udelukke selvstændige chauffører fra anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter**

#### **1. INDLEDNING**

Direktiv 2002/15/EF<sup>1</sup> fastsætter mindstekrav i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden for at forbedre sundheds- og sikkerhedsbeskyttelsen for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, og for at forbedre trafiksikkerheden og skabe ensartede konkurrencevilkår. Direktivet trådte i kraft den 23. marts 2002, og medlemsstaterne har haft tre år frem til den 23. marts 2005 til at gennemføre direktivets bestemmelser om mobile arbejdstagere. Artikel 2, stk. 1, i direktivet fastsætter, at direktivets bestemmelser skal gælde fra 23. marts 2009 for selvstændige chauffører, når Kommissionen har forelagt Rådet og Europa-Parlamentet en rapport og efterfølgende et lovforslag baseret på rapporten.

Som led i det endelige forlig, der blev indgået mellem Europa-Parlamentet og Rådet om direktivet, blev det aftalt, at senest to år før denne dato, nemlig den 23. marts 2007, skulle Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en analyse af, hvilke følger en udelukkelse af selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde ville få for trafiksikkerheden, konkurrencevilkår, branchens struktur og sociale aspekter. Rapporten skulle tage hensyn til forholdene i de enkelte medlemsstater for så vidt angår transportbranchens struktur og arbejdsforholdene i vejtransporterhvervet. På grundlag af denne rapport skulle Kommissionen forelægge et forslag om enten a) at fastsætte vilkårene for at omfatte selvstændige chauffører, som udelukkende gennemfører nationale transportaktiviteter, og som der gælder særlige forhold for, eller b) ikke at lade selvstændige chauffører være omfattet af direktivets anvendelsesområde.

Direktivets artikel 7, stk. 2, pålægger også Kommissionen at vurdere følgerne af direktivets bestemmelser om natarbejde og aflægge beretning om dem senest den 23. marts 2007 som led i den rapport, som den har pligt til at aflægge hvert andet år om gennemførelsen af direktivet.

Denne rapport tjener flere formål: Den giver et overblik over status for gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne; den tager eventuelle følger af at udelukke selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde op, og den vurderer følgerne af direktivets bestemmelser om natarbejde.

Kommissionen engagerede i december 2005 konsulenter til at overveje de ovennævnte mål og forelægge begrundede konklusioner om udelukkelsen af selvstændige chauffører og følgerne af bestemmelserne om natarbejde. Arbejdet omfattede udarbejdelse af en rapport om hver medlemsstat på grundlag af en grundig gennemgang af relevante undersøgelser og data, personlige samtaler med repræsentanter fra begge arbejdsmarkedsparter i branchen, de nationale myndigheder og de berørte generaldirektorater i Kommissionen, foruden tilbagemeldinger fra en række møder med brancherepræsentanter om de foreløbige resultater

---

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

af arbejdet. Den endelige rapport kan findes på følgende adresse:  
[http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm)

## **2. GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET I MEDLEMSSTATERNE**

Et flertal af medlemsstaterne havde ikke gennemført direktivet inden for den fastsatte periode på tre år. Kommissionen var nødt til at åbne overtrædelsesprocedurer mod elleve medlemsstater i maj 2005. Siden da er antallet af medlemsstater, som ikke har meddelt alle deres gennemførelsesforanstaltninger, faldet til fire. Det har betydet, at virkningen af direktivet i visse medlemsstater kun kan skønnes. Med de medlemsstater, som har fremsendt meddelelse om deres nationale gennemførelsesforanstaltninger, har Kommissionen siden åbnet en brevveksling for at sikre, at definitioner og grænser svarer nøjagtigt til direktivets bestemmelser. Kommissionen er derfor endnu ikke i stand til at forelægge den første to-årige rapport, som har frist i marts 2007.

## **3. FØLGER AF AT UDELUKKE SELVSTÆNDIGE CHAUFFØRER**

### **3.1. Indledning**

Direktivets endelige tekst er et følsomt kompromis, som afspejler den vanskelige forligsproces mellem Europa-Parlamentet og Rådet. Medtagelsen af selvstændige chauffører fra 23. marts 2009 efter opfyldelsen af de ovennævnte vilkår repræsenterede et kursskifte i forhold til Rådets fælles holdning<sup>2</sup>, som gik ud på en midlertidig udelukkelse i afventning af et eventuelt nyt forslag om omfattelse fra Kommissionens side på et senere tidspunkt. To medlemsstater, Spanien og Finland, forsøgte senere uden held at få Domstolen til at annullere direktivet<sup>3</sup>, hovedsageligt for at udvirke en permanent udelukkelse af selvstændige chauffører fra direktivets anvendelsesområde. I sit oprindelige forslag<sup>4</sup> og under hele debatten om direktivforslaget gik Kommissionen ind for omfattelse af selvstændige chauffører af en række årsager:

- (a) For at skabe overensstemmelse med anvendelsesområdet for forordningen<sup>5</sup> om køretid og hvileperioder, som ikke har denne skelnen mellem chauffører
- (b) for at undgå den potentielle opsplitning af en yderst konkurrencepræget branche i form af en omdøbning af ansatte chauffører til selvstændige chauffører (såkaldte "falske selvstændige erhvervsdrivende")
- (c) for at sikre at mål som loyal konkurrence, forbedret trafiksikkerhed og bedre arbejdsforhold ved hjælp af direktivet anvendes på hele vejtransportsektoren.

Kommissionens oprindelige forslag byggede dog på en mindre omfattende definition af arbejdstid for selvstændige chauffører.

---

<sup>2</sup> EFT C 142 af 15.5.2001, s. 24

<sup>3</sup> C-184/02, Kongeriget Spanien, og C-223/02 Republikken Finland, (fælles sag) 24.9.2004 Saml. I-7789.

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

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

I lyset af de konklusioner, der er anført i konsulenternes rapport, er Kommissionen nødt til at overveje virkningen af, at selvstændige chauffører omfattes af direktivets anvendelsesområde, og hvordan dets oprindelige mål bedst kan opfyldes.

### 3.2. Trafiksikkerhed

Ved første øjekast forekommer det indlysende, at der er en forbindelse mellem træthed på grund af for lang arbejdstid og øget fare for trafiksikkerheden på grund af professionelle chauffører. Men da en lang række medlemsstater først for nylig har gennemført direktivet, er det for tidligt at uddrage data om de nye reglers virkning på trafiksikkerheden. Kommissionens database, som bygger på statistikker indsendt af de nationale myndigheder, kan desuden ikke skelne mellem selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere. Det kan også ofte være vanskeligt at fastslå årsagen til en ulykke, da træthed ikke kun kan skyldes for lang arbejdstid, men også andre faktorer.

Det er dog sådan, at store dele af forskningslitteraturen om emnet og den omfattende rapport, som er udarbejdet for Kommissionen<sup>6</sup>, viser, at for lang arbejdstid, som for godstransportchauffører også omfatter en betydelig del fysisk arbejde (af- og pålæsning), er en vigtig faktor i forbindelse med træthed, og derved fører til at chaufføren falder i søvn ved rattet. Træthed og dens følger for trafiksikkerhed påvirker en chauffør, uanset om vedkommende er selvstændig eller en mobil arbejdstager.

Konsulenternes rapport bekræftede, at selvstændige chauffører arbejder længere end mobile vejtransportarbejdstagere, og at begge grupper arbejdere længere end arbejdstagere inden for andre sektorer. Hvis selvstændige chauffører udelukkes fra arbejdstidsreglerne, så er det kun deres køretid, pauser og hvileperioder, der er reguleret på fællesskabsniveau ved forordning (EØF) 3820/85, som erstattes af forordning (EF) 561/2006 den 11. april 2007. Der vil ikke længere være nogen begrænsning for "andet arbejde", som chaufføren stadig vil skulle registrere på fartskrивeren jf. forordning (EØF) 3821/85. Forskellige undersøgelser<sup>7</sup> har vist, at kørsel udgør gennemsnitlig ca. 66 % af en professionel chaufførs samlede arbejde, rådighed 12 %, og 21 % af tiden går med "andet arbejde" såsom af- og pålæsning. Udelukkelse af selvstændige chauffører betyder derfor, at der ikke er nogen ugentlig begrænsning på denne type aktiviteter. For selvstændige chauffører vil tidsbegrænsningen dog kun omfatte en del af deres arbejde, da hverken rådighedstid eller almindeligt administrativt arbejde er omfattet, medmindre det er knyttet til en bestemt transport (se artikel 3, litra a), punkt 2, i direktiv 2002/15/EF). Denne mangel afbødes dog fremover af en række nye regler, som træder i kraft med den nye forordning (EF) 561/2006. Med forordningen indføres en ny ugentlig køretidsbegrænsning på 56 timer – indtil nu kunne chauffører i teorien lovligt køre op til 74 timer i en uge – og alle chauffører skal have en ugentlig hvileperiode af mindst 45 timers varighed hver anden uge.

Andre faktorer, som bidrager til træthed – stress, helbredsproblemer og manglende støtte – er mere udbredt blandt selvstændige chauffører. En kortere arbejdstid vil

---

<sup>6</sup> Le lien entre la durée de travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union européenne, Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, juni 1997 (Forbindelsen mellem vejtransportchaufførers arbejdstid og trafiksikkerheden i EU).

<sup>7</sup> Ibid., s. 170, tabel 8.21.

uden tvivl bidrage til at mindske træthed. Det kan dog føre til et højere stressniveau, idet den selvstændige chauffør så søger at nå mere på mindre tid for at bibeholde sin rentabilitet, og det kan så igen føre til endnu større træthed og flere ulykker. Konsulenterne påpeger, at en indsats på andre områder, f.eks. bedre håndhævelse af køretidsreglerne, og aspekter vedrørende arbejdsmiljø kunne vise sig at være mere effektive trafikikkerhedsforanstaltninger end at mindske arbejdstiden for selvstændige erhvervsdrivende.

Til forskel fra andre trafikikkerhedsforanstaltninger, hvor en aktiv håndhævelse anses for nødvendig og iværksættes på enten nationalt plan eller som led i fællesskabslovgivningen, lader det til, at medlemsstaterne ikke prioriterer håndhævelse af arbejdstidsregler lige så højt som håndhævelse af EU-køretidsregler og -hvileperioder. Trods pres fra Kommissionen og Europa-Parlamentet under drøftelserne af, hvad der nu er direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF<sup>8</sup>, gik Rådet ikke med til nogen mindstekrav til systematisk kontrol af arbejdstidsreglernes overholdelse. I forbindelse med køretid og hvileperioder gik Rådet med til en række foranstaltninger for at sikre overholdelsen, bl.a. en gradvis tredobling af mindsteantallet af kontroller, en særlig indsats med kontrol ude hos virksomhederne (mindst 50 % af årets samlede kontroller) og udvikling og gennemførelse af en national håndhævelsesstrategi. I forbindelse med arbejdstiden sker håndhævelsen derfor hovedsageligt i forbindelse med klager fra chauffører eller undersøgelser efter en ulykke, hvorved formodentlig kun sidstnævnte er relevant for selvstændige chauffører. Ringe overholdelse af reglerne vil have en negativ virkning på trafikikkerheden.

Når det er sagt, så mener Kommissionen dog stadig, at en nedsættelse af arbejdstiden i sektoren kunne have en gavnlig virkning på trafikikkerheden. Forskningslitteraturen ser ud til at støtte denne holdning. Blandt de adspurgte interesseparter sagde 50 % af de ansatte og 25 % af myndighedsrepræsentanterne, at de delte denne opfattelse (se konsulentrapporten, tabel 5.3). Direkte adspurgt om virkningen af at omfatte selvstændige svarede en lidt højere procentdel i hver interessepartgruppe (myndigheder, arbejdsgivere, arbejdstagere), at det ville have en positiv virkning på trafikikkerheden.

At få selvstændige chauffører ind under direktivets anvendelsesområde har måske en positiv virkning på trafikikkerheden, men den er svær at kvantificere. Kommissionen er klar over, at andre faktorer som alder og især stress kan spille en lige så stor rolle for træthedssymptomer, navnlig blandt selvstændige chauffører, og erkender, at de nye regler om køretid og hvileperioder og en strengere håndhævelse af reglerne kan spille en lige så vigtig rolle, når det gælder om at mindske træthed og stress.

### **3.3. Konkurrenceforhold og branchens struktur**

Direktivets andet formål og en vigtig grund til, at Kommissionen oprindeligt foreslog at omfatte selvstændige chauffører, er at forhindre konkurrencefordrejning og sikre

---

<sup>8</sup> EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

ens forhold for alle vejtransportvirksomheder. Kommissionen frygtede, at udelukkelse af selvstændige chauffører ville fremme opsplitningen af branchen, som er præget af stærk konkurrence. Situationen, hvor en virksomhed opmuntrer sine chauffører til formelt at blive selvstændige, men udelukkende arbejde for ham, også kaldet "falske" selvstændige chauffører, kunne blive mere attraktiv og mere almindelig. Følgen ville være, at disse operatører og deres "ansatte" underleverandører ville konkurrere ud fra falske forudsætninger.

For så vidt angår branchens struktur, er et af vejtransportsektorens kendetegn den store opsplitningsgrad. I EU er 95 % af vejtransportvirksomhederne mikrovirksomheder med færre end 10 ansatte (små firmaer eller enkeltmandsvirksomheder). Kun 1 % af virksomhederne har flere end 50 ansatte.

Da der mangler konkrete oplysninger om virkningen af at anvende direktivets bestemmelser på mobile arbejdstagere, har konsulenterne set på tendenserne inden for "klynger" af medlemsstater, som består af medlemsstater, hvor strukturen i vejtransportsektoren lader til at være nogenlunde ens. Der blev udpeget fire klynger af medlemsstater: Syd/Middelhavsområdet (ES, FR, GR, IT, PT) – mange selvstændige, få store virksomheder, tiltagende konsolidering; midt/vest (AT, BE, DE, IE, LU, NL, UK) – få selvstændige, mange store virksomheder, tiltagende konsolidering; nord (DK, SE, FI) – få selvstændige, få store virksomheder, tiltagende opsplitning; og nye medlemsstater (BU, CY, CZ, EE, LT, LV, HU, MT, PL, RO, SL, SK) – mange selvstændige, få store virksomheder, tiltagende opsplitning. Konsulenterne mener, at en udelukkelse af selvstændige chauffører vil fremme den nuværende tendens hen imod opsplitning, som gør sig gældende i de to sidstnævnte klynger, medens der kunne tænkes at ske en lille stigning i selvstændige chauffører i de to førstnævnte klynger. Herudover forventes der ikke nogen væsentlig virkning på konkurrencesituationen i branchen, hvis selvstændige fortsat udelukkes fra direktivets anvendelsesområde. De ville beholde deres nuværende rolle som lavprisunderleverandører i de medlemsstatsklynger, hvor de store virksomheder er mest fremtrædende, eller konkurrere på lige fod med andre selvstændige chauffører i de klynger, hvor de udgør størstedelen af virksomhederne i vejtransportsektoren.

Branchestrukturen for de enkelte medlemsstater er beskrevet i fuldt omfang i konsulentrapportens afsnit 6.2 og bilag 3.

Omfattelse af selvstændige vil derimod føre til en øget omkostningsbyrde og nedsættelse af arbejdstiden, så den konkurrencemæssige fordel, som selvstændige har inden for vejgodstransport vil blive reduceret væsentligt. De store virksomheder vil så have en konkurrencefordel, da de bedre kan udligne færre arbejdstimer ved hjælp af effektivisering. Det kunne så føre til en forstærket konsolidering i branchen.

Selv om der ikke vil være nogen væsentlig ændring i konkurrenceforholdene, hvis selvstændige fortsat ikke er omfattet, er der fortsat problemet med de "falske" selvstændige. Dette problem kunne også føre til en kunstig opsplitning af branchen, hvis selvstændige chauffører heller ikke i fremtiden er omfattet af direktivet.

Kommissionen mener, at arbejdstidsreglerne bør finde anvendelse for "falske" selvstændige chauffører. Kommissionen har noteret sig, at den særlige skelnen mellem "mobil arbejdstager" og "selvstændig chauffør", som indføres i henholdsvis direktivets artikel 3, litra d) og litra e), ikke er gennemført korrekt i mange

medlemsstater. En selvstændig chauffør er snævert defineret: en person med en fællesskabstilladelse/anden erhvervsmæssig transportbemyndigelse, der har tilladelse til at arbejde for egen regning og ikke er bundet til en arbejdsgiver 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 kan samarbejde med andre selvstændige chauffører og har erhvervsmæssige forbindelser med flere kunder. Ellers anses chaufføren for at være en mobil arbejdstager. Kommissionen agter at koncentrere indsatsen omkring den korrekte anvendelse af definitionen på mobile arbejdstagere i direktivet.

Kommissionen mener også, at en løsning på dette problem vil give mindst mulig kunstig opsplitning af branchen. Den bemærker også, at andre begrænsninger, såsom strengere krav for adgang til vejtransporterhvervet, kunne opveje et eventuelt opsplittingspres, som udelukkelse af denne type chauffører kunne tænkes at medføre<sup>9</sup>.

### **3.4. Sociale aspekter**

Med udtrykket "sociale aspekter" henviser Kommissionen ikke kun til mobile arbejdstageres og selvstændige chaufførers sundheds-, sikkerheds- og arbejdsforhold, men også til aflønning og forholdet mellem arbejdsliv og privatliv. Under ét har alle disse aspekter være med til at tegne et billede af erhvervet, som indtil nu ikke har været tilstrækkelig attraktivt til at modvirke den fortsatte mangel på professionelle chauffører i hele EU.

Arbejdsmiljøforholdene i vejtransporterhvervet for hver medlemsstat er beskrevet i konsulentrapportens afsnit 2.4.3, 2.4.4 og bilag 4.

Hvad angår indkomst, har konsulenterne bemærket, at for de klynger af medlemsstater, hvor små virksomheder eller selvstændige chauffører udgør en stor andel af sektoren, er der tale om høje indkomster - det afspejler de mange timer, som chaufførerne normalt forventes at arbejde. For midt/vest-klyngen af medlemsstater, hvor en forholdsvis lille andel af selvstændige chauffører hovedsageligt betjener store transportvirksomheder som underleverandører, ligger indkomsterne normalt i den lave ende. Udelukkelse af de selvstændige chauffører giver disse mulighed for at bibeholde deres indkomstniveau og deres konkurrencestilling i sektoren. Direktivet tager ikke spørgsmålet om rentabilitet op, men det er klart, at det er et vigtigt aspekt for selvstændige chaufførers fremtidige levedygtighed. Hvis direktivets bestemmelser anvendes på dette område, vil det uundgåeligt påvirke området og gøre erhvervet mindre økonomisk attraktivt.

Konsulenterne bekræftede, at den fysiske arbejdsbyrde for selvstændige chauffører vil blive mindre, hvis de omfattes af direktivet. I forbindelse med sektorens psykosociale arbejdsprofil anså de virkningen af at omfatte selvstændige for at være

---

<sup>9</sup> Se sammenfatningen af de bidrag, som Kommissionen har modtaget som svar på konsultationsdokumentet "Revision of the Community legislation on access to the road transport market and admission to the occupation of road transport operator" (Gennemgang af Fællesskabets lovgivning om adgang til vejtransportmarkedet og adgang til erhvervet som vejtransportoperatør). Websted: <http://ec.europa.eu/transport/road/consultations>

blandet og fremhævede bl.a., at arbejdet ville skulle udføres inden for en kortere frist, hvad der ville medføre tab af kontrol over arbejdet. Det fremgår også af undersøgelsen, at selvstændige klager over flere arbejdsrelaterede helbredsproblemer end andre arbejdstagere, ønsker at arbejde færre timer og er mindre tilfredse med forholdet mellem arbejdsliv og familieliv. En nedgang i arbejdstid indebærer dog også en indtægtsnedgang.

Kommissionen noterer sig, at profilen for en selvstændig chauffør i konsulentrapporten er en ung iværksætter. Den fortsatte kroniske mangel på chauffører i branchen giver disse personer et valg mellem at være en mobil arbejdstager eller en selvstændig chauffør. Sidstnævnte giver dem en større kontrol over arbejdet og en højere indkomst, samtidig med at der må investeres mere tid og energi i at gøre virksomheden rentabel.

Så selv om det af økonomiske grunde kan være at foretrække ikke at være omfattet af direktivet, så er situationen mindre tydelig, når det gælder den sociale virkning af at være omfattet eller ej. Udelukkelse afhjælper måske ikke sundheds- eller sikkerhedsproblemer, men omfattelse kan på den anden side give mere stress og administrative byrder for selvstændige chauffører, samtidig med at de mister indtægter.

### **3.5. Konklusioner**

Kommissionen har noteret sig resultaterne af konsulenternes omfattende rundspørge og undersøgelse og de synspunkter, der er fremsat ved efterfølgende møder med medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter i september 2006, da rundspørgets foreløbige resultater blev præsenteret.

Kommissionen anerkender, at en begrænsning af arbejdstiden for selvstændige kan føre til en vis forbedring af trafikikkerheden, men det er vanskeligt at sætte tal på denne forbedring i forhold til andre faktorer, som også bidrager til træthed. Vanskeligheder med kontroller, som nævnes af myndighedsrepræsentanter i konsulenternes rundspørge, og den konsekvente linje, som et flertal af medlemsstaterne er gået ind for i løbet af den treårige debat om håndhævelse via direktiv 2006/22/EF, nemlig at udelukke en systematisk håndhævelse af arbejdstidsreglerne fra direktivets anvendelsesområde, kan i praksis gøre direktivets bestemmelser virkningsløse, navnlig i forbindelse med selvstændige chauffører.

I denne meget opsplittede branche lader det til, at udelukkelse af selvstændige chauffører vil styrke de nuværende tendenser i branchen og tillade selvstændige chauffører at bevare deres konkurrencedygtige stilling. Hvis problemet med "falske" selvstændige chauffører løses, burde det kunne modvirke kunstig opsplitning.

For så vidt angår den sociale virkning, erkender Kommissionen, at det ikke er nemt at overskue fordele og ulemper ved henholdsvis udelukkelse og omfattelse. Længere arbejdstid for selvstændige chauffører, som der gives mulighed for ved at udelukke dem fra direktivets anvendelsesområde, er måske ikke i sig selv ønskeligt af hensyn til chaufførernes sundhed og sikkerhed. Men omfattelse kan indebære større følelsesmæssig belastning og finansielle vanskeligheder for de selvstændige chauffører, foruden at det kan være vanskeligt at håndhæve reglerne, som derved bliver virkningsløse.



Der er brug for yderligere konsekvensanalyse, inden det lovforslag, der er omhandlet i direktivets artikel 2, stk. 1, fremsættes. Konsekvensanalysen bør også tage hensyn til en række nye forhold, som er opstået siden vedtagelsen af direktiv 2002/15/EF:

- den nye forordning om køretider og hvileperioder, det nye håndhævelsesdirektiv og indførelsen af den digitale fartskriver, som har afklaret situationen for så vidt angår minimumskrav til daglige og ugentlige hvileperioder, som alle chauffører har ret til, den styrkede kvalitet og kvantitet af håndhævelsesindsatsen i forbindelse med køretider og indførelsen af en mere nøjagtig og manipulationssikret anordning til registrering af chaufførens aktiviteter
- Kommissionen agter at opmuntre til forbedret håndhævelse af strengere betingelser for virksomheder ved hjælp af et nyt forslag om adgang til erhvervet, der påtænkes vedtaget i 2007. Det vil bidrage til at løse problemet med de "falske" selvstændige.
- Kommissionen agter at fokusere på, at medlemsstaterne anvender direktivets definition på mobile arbejdstagere korrekt og håndhæver den på en sådan måde, at falske selvstændige chauffører bliver omfattet af håndhævelsen. Det vil i begyndelsen foregå via en dialog med medlemsstaternes myndigheder og arbejdsmarkedets parter, som sikrer overensstemmelse, men også ved at finde frem til og fremme bedste praksis for håndhævelse og i sidste ende ved at anvende de retlige instrumenter, som traktaten giver mulighed for, hvis det skønnes hensigtsmæssigt.

Kommissionen vil i konsekvensanalysen også overveje den fortsatte fritagelse af ægte selvstændige fra de sektorspecifikke arbejdstidsregler, samtidig med at der sikres en snæver fortolkning og gennemførelse af direktivets definition på "selvstændige chauffører", således at arbejdstidsreglerne også gælder for "falske" selvstændige chauffører.

## **4. NATARBEJDE**

### **4.1. Indledning**

Indførelsen af fælles begrænsninger for arbejdstiden for natarbejdere har været omstridt i nogle medlemsstater, da godstransport ofte finder sted om natten, hvor der er mindre trafik på de store veje. Fordelen ved at kunne køre længere om natten, når der ikke er trafikpropper, forsvinder, hvis der indføres en særlig begrænsning for natarbejderen arbejdstid. Det må dog også erkendes, at der sker dobbelt så mange trafikulykker i denne periode end i andre af døgnets perioder<sup>10</sup>, og at træthed spiller ind her.

### **4.2. Følgen af direktivets regler om natarbejde**

De mobile arbejdstagere, hvis arbejdstimer ligger i den natperiode, som er fastsat af medlemsstaten eller aftalt mellem arbejdsmarkedets parter, må arbejde op til 10 timer i en 24-timers periode. Konsulenterne peger på, at der allerede findes tilsvarende

---

<sup>10</sup> Europa-Kommissionens CARE-database.

regler for natarbejde i mange medlemsstater, og at virkningen af direktivets bestemmelser derfor er begrænset. De anfører dog også, at deres data viser, at natarbejdere allerede har mange arbejdstimer, og foreslår derfor snarere at fremme et program til forebyggelse af træthed. Håndhævelsen af de nuværende begrænsninger er et spørgsmål der, ligesom håndhævelsen af arbejdstidsreglerne generelt, må undersøges nærmere.

Der lader ikke til at være ønske om at ændre eller yderligere harmonisere de nuværende natarbejdsregler, men håndhævelsen af reglerne må undersøges nøjere.

#### **4.3. Konklusioner**

Selv om der ikke lader til at være noget ønske om at tilpasse de gældende bestemmelser, er det relevant at se på håndhævelsen. Kommissionen vil i samråd med de relevante håndhævelsesmyndigheder i medlemsstaterne og de arbejdsmarkedsparter, som mødes på EU-niveau, undersøge nærmere, hvordan de sikrer, at reglerne om natarbejde overholdes, og hvordan man bedst sikrer, at de overholdes.

#### **SAMMENFATNING**

Kommissionen gennemfører nu en formel konsekvensanalyse med henblik på at fremsætte et lovforslag om ændring af direktiv 2002/15/EF, som fastsat i direktivets artikel 2, stk. 1.

Kommissionen konsulterer medlemsstaterne og de arbejdsmarkedsparter, som mødes på EU-niveau, med sigte på at undersøge yderligere ordninger, der kan sikre, at arbejdstidsreglerne overholdes.