

- (9) Definitionerne i dette direktiv kan ikke danne præcedens for andre fællesskabsforskrifter vedrørende arbejdstid.
- (10) For at forbedre færdselssikkerheden, undgå at fordreje konkurrencevilkårene og garantere sikkerhed og sundhed for de mobile arbejdstagere, der er omfattet af dette direktiv, bør disse vide præcis, hvilken del af den tid, der medgår til vejtransportaktiviteter, der betragtes som arbejdstid og hvilken der ikke gør det, og som pauser, hviletid eller rådgivningstid; disse arbejdstagere bør have ret til et minimum af daglige og ugentlige hvileperioder samt passende pauser. Det er ligeledes nødvendigt at indføre en maksimumsgrænse for, hvor mange timer der må arbejdes om ugen.
- (11) Forskningen har vist, at menneskets fysik om natten er mere sensitiv over for forstyrrelser pga. arbejdsmiljøet og bestemte besværlige organisationsformer, og at lange perioder med natarbejde kan være skadelige for arbejdernes helbred og generelt kan udgøre en fare for deres sikkerhed og færdselssikkerheden.
- (12) Det er derfor nødvendigt at begrænse varigheden af perioder med natarbejde og at fastsætte, at chauffører, som udfører natarbejde, kompenseres tilstrækkeligt for deres arbejde og ikke stilles ugunstigt hvad angår uddannelsesmuligheder.
- (13) Arbejdsgiverne skal opbevare optegnelser om arbejdstid, hvis der arbejdes mere end det gennemsnitlige ugentlige maksimum.
- (14) Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid inden for international og indenlandsk personbefordring, bortset fra rutekørsel, bør fortsat finde anvendelse.
- (15) Kommissionen bør overvåge gennemførelsen af dette direktiv og følge udviklingen på området i medlemsstaterne og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet samt Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om bestemmelsernes anvendelse samt om konsekvenserne af bestemmelserne om natarbejde.
- (16) Det er nødvendigt at åbne mulighed for, at visse bestemmelser kan fraviges af henholdsvis medlemsstaterne eller arbejdsmarkedets parter; i tilfælde af fravigelse bør de pågældende arbejdstagere som en generel

regel indrømmes tilsvarende kompenserende hvileperioder.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at fastsætte minimumsforskrifter for tilrettelæggelse af arbejdstid for at forbedre beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, samt forbedre færdselssikkerheden og tilnærme konkurrencevilkårene yderligere til hinanden.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for mobile arbejdstagere, som er beskæftiget af virksomheder, der er etableret i en medlemsstat og deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

Uden at det berører bestemmelserne i tredje afsnit, finder direktivet anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport senest to år før denne dato. Rapporten analyserer, hvilke konsekvenser undtagelsen fra direktivets anvendelsesområde for selvstændige chauffører har for færdselssikkerheden, konkurrencevilkårene, erhvervets struktur og de sociale aspekter. Der tages højde for situationen i de enkelte medlemsstater, for så vidt angår transporterhvervets struktur og vejtransporterhvervets arbejdsmiljø. På baggrund af rapporten forelægger Kommissionen et forslag, der tager sigte på enten

- at fastsætte de nærmere bestemmelser for direktivets anvendelse på selvstændige chauffører, for så vidt angår visse kategorier af selvstændige chauffører, hvis virksomhed ikke omfatter transportaktiviteter i andre medlemsstater, og som af objektive grunde er underlagt lokale begrænsninger, som f.eks. beliggenhed i et randområde, lange interne afstande eller et særdeles konkurrencepræget miljø, eller
- at selvstændige chauffører ikke omfattes af direktivet.