

Regeringens proposition

2007/08:76



Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Prop.
2007/08:76

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 6 mars 2008

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition föreslås att rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn ska genomföras i svensk rätt genom en ny lag, lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Vidare föreslås vissa följdändringar i arbetstidslagen (1982:673) och lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv, vilket innebär att förmånligare bestämmelser för arbetstagarna är tillåtna nationellt. Direktivet föreslås genomföras på de nivåer som anges i direktivet, med möjlighet för parterna att genom kollektivavtal avvika från lagens bestämmelser så länge direktivets miniminivåer beaktas.

De författningar som ska genomföra direktivet föreslås träda i kraft den 14 december 2008, i samband med att en ny tågplan ska börja gälla.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Författningsförslag.....	5
2.1	Förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	5
2.2	Förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673).....	10
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.....	12
3	Ärendet och dess beredning.....	14
4	Direktivet.....	14
4.1	Bakgrund.....	14
4.2	Direktivets syfte och innehåll i korthet	15
4.3	De europeiska parternas kommentarer om avtalet	16
5	Förslag till genomförande av direktivet.....	16
5.1	En ny lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	16
5.2	Avvikelser genom kollektivavtal	17
5.3	Lagens innehåll och tillämpningsområde.....	19
5.4	Undantag för viss gränstrafik	26
5.5	Dygnsvila	27
5.6	Raster	31
5.7	Veckovila	33
5.8	Körtid	34
5.9	Tjänstgöringslista	37
5.10	Tillsyn	39
5.11	Sanktioner	41
5.12	Överklagande m.m.	42
6	Ikraftträdande.....	44
7	Kostnader och andra konsekvenser.....	46
8	Författningskommentar.....	50
8.1	Förslaget till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	50
8.2	Förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673).....	57
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.....	58
Bilaga 1	Rådets direktiv 2005/47/EG	59
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	66
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser	74
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag.....	75
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	84

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 2008	87	Prop. 2007/08:76
Rättsdatablad.....	88	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2007/08:76

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673),
3. lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

2.1 Förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll och tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Lagen tillämpas endast om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i sådan trafik som avses i första stycket under mer än en timme av arbetsdagen.

Utöver vad som följer av bestämmelserna i denna lag gäller arbetstidslagen (1982:673).

Definitioner

2 § I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Undantag för viss gränstrafik

3 § Lagen gäller inte lokal och regional passagerartrafik över gränsen mellan Sverige och ett annat land. Lagen gäller inte heller godstransporter som inte överskrider gränsen mellan Sverige och ett annat land med mer än 15 kilometer.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047).

4 § Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får det bestämmas

1. en kortare dygnsvila i de fall som avses i 8 § andra stycket,
2. att en större andel av arbetsdagarna ska krävas för att 12 och 13 §§ ska tillämpas än vad som anges i de bestämmelserna, samt
3. en annan period än som avses i 19 § andra stycket.

Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central eller lokal arbetstagarorganisation får, trots det som sägs i 9 § första stycket, bestämmas att två dygnsviloperioder utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden.

En arbetsgivare som är bunden av kollektivavtal som avses i första eller andra stycket får tillämpa avtalet även på arbetstagare som inte är medlemmar i den avtalslutande arbetstagarorganisationen men som sysselsätts i arbete som avses med avtalet.

5 § Avvikelser enligt 4 § får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn².

Ett avtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet.

Dygnsvila

6 § Om inte annat följer av 7–9 §§, ska varje arbetstagare ha rätt till minst tolv timmars sammanhängande ledighet i bostaden under varje period om 24 timmar (dygnsvila i bostaden).

7 § Om dygnsvilan inte kan tas i bostaden ska varje arbetstagare ha rätt till minst åtta timmars sammanhängande ledighet under varje period om 24 timmar (dygnsvila utanför bostaden).

8 § Dygnsvilan i bostaden får minskas till minst nio timmar i följd en gång under varje period om sju dagar under förutsättning att den tid som motsvarar skillnaden mellan den minskade dygnsvilan och tolv timmar läggs till nästa dygnsvila i bostaden.

En dygnsvila i bostaden mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden får dock inte understiga tio timmar i följd.

9 § En dygnsvila utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

² EUT L 195, 27.7.2005, s. 15 (Celex 32005L0047).

10 § Vid dygnsvila utanför bostaden bör en bekväm inkvartering eftersträvas.

Veckovila

11 § Varje arbetstagare ska ha minst 24 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila) utöver den dygnsvila som arbetstagaren ska ha enligt 6 §.

12 § Varje arbetstagare, som under en beräkningsperiod om ett år uppfyller kraven i 1 § andra stycket en övervägande andel av arbetsdagarna, ska ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska det ingå 24 dubbla perioder med veckovila varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag.

13 § En arbetstagare, vars anställning varar kortare tid än ett år och som en övervägande del av arbetsdagarna uppfyller kraven i 1 § andra stycket, ska ha rätt till det antal perioder med veckovila enligt 12 § som svarar mot den del av ett år som anställningstiden utgör.

Raster

14 § En förare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden är mellan sex och åtta timmar. Om förarens arbetstid överstiger åtta timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter. Någon del av rasten ska så långt som omständigheterna medger läggas ut mellan den tredje och sjätte arbetstimmen.

15 § Övriga arbetstagare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden överstiger sex timmar.

16 § Rasternas antal, längd och förläggning ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetsförhållandena för att arbetstagaren ska kunna återhämta sig.

17 § Om tågförsening uppstår får rasterna anpassas under arbetsdagen.

Körtid

18 § Körtiden för en förare mellan två perioder av dygnsvila får uppgå till högst nio timmar eller åtta timmar vid nattarbete. Körtiden under en tvåveckorsperiod får uppgå till högst 80 timmar.

19 § Med körtid i 18 § avses den schemalagda tid under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett järnvägsfordon. I körtiden inräknas inte den tid som går åt för tillsyn av järnvägsfordonet före och efter körning. I körtiden ingår schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för järnvägsfordonet.

Med nattarbete avses varje arbetspass om minst tre timmar under den period som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00. Prop. 2007/08:76

Tjänstgöringslista

20 § En arbetsgivare ska föra en tjänstgöringslista som visar arbetstagarnas faktiska arbetstid, dygnsvila, veckovila och raster samt schema-lagda körtid enligt definitionen i 19 §. Tjänstgöringslistan ska bevaras hos arbetsgivaren i minst ett år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. Arbetsgivaren ska på begäran av en arbetstagare lämna denne en kopia av den del av tjänstgöringslistan som avser den arbetstagaren. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

Tillsyn

21 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn enligt denna lag.

22 § Den myndighet som utövar tillsyn har rätt att av en arbetsgivare på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

23 § Den myndighet som utövar tillsyn har rätt att få tillträde till arbetsställen för att kunna utöva tillsynen.

24 § Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna få dels upplysningar och handlingar enligt 22 §, dels tillträde till arbetsställen enligt 23 §. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

25 § Den myndighet som utövar tillsyn får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska följas. Beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.

Straffbestämmelser m.m.

26 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av 25 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

27 § Till böter döms den arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet Prop. 2007/08:76

1. förlägger arbetet så att

a. en arbetstagare inte fått dygnsvila enligt vad som föreskrivs i 6–9 §§ eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 9 § andra stycket, eller veckovila enligt vad som föreskrivs i 11–13 §§, utan att avvikelser har gjorts enligt 4 §,

b. arbetstagarens körtid överstigit vad som är tillåtet enligt 18 §,

c. raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 14 och 15 §§, såvida inte 17 § varit tillämplig,

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 §, eller

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när den myndighet som utövar tillsyn har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 §.

28 § En arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som strider mot 5 § ska betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett.

Om det är skäligt, får skadeståndet sättas ned helt eller delvis.

29 § För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal som avses i 4 §, gäller det som anges om påföljd i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Överklagande m.m.

30 § Tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och förbud enligt 25 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

31 § Tillsynsmyndigheten får förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

Denna lag träder i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs¹ att 2 § arbetstidslagen (1982:673) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Lagen gäller inte

1. arbete som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat,
2. arbete som utförs av arbetstagare som med hänsyn till arbetsuppgifter och anställningsvillkor har företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller av arbetstagare som med hänsyn till sina arbetsuppgifter har förtroendet att själva disponera sin arbetstid,
3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,
4. fartygsarbete,
5. arbete som omfattas av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen *skall* tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen *ska* tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte när lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget är tillämplig eller inom offentlig verksamhet som exempelvis försvaret, polisen och skydds- och beredskapsarbeten för arbete som är speciellt för sådana verksamheter och som är av sådant slag att konflikt inte kan undvikas med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden³.

I lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bestämmelser om årsarbetstid och om ledighet på stationeringsorten för sådan flygpersonal.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047).

² Senaste lydelse 2005:428.

³ EUT L 299, 18.11.2003, s. 9 (Celex 32003L0088).

Bestämmelserna i 13 § första stycket, 14 § och 15 § tredje stycket gäller inte när lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämplig. Prop. 2007/08:76

Denna lag träder i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

En arbetsgivare *skall*, oavsett vilken lag som annars gäller för anställningsförhållandet, tillämpa följande bestämmelser för utstationerade arbetstagare:

– 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),

– 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),

– 15–16 b §§, 17 § första stycket 2–7 och andra stycket samt 21–28 §§ jämställdhetslagen (1991:433),

– 8–9 b §§, 10 § 2–7 samt 11–20 §§ lagen (1999:130) om åtgärder mot diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–16 §§ lagen (1999:132) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av funktionshinder,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–15 §§ lagen (1999:133) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av sexuell läggning samt

– 2–7 §§ lagen (2002:293) om förbud mot diskriminering av deltidsarbetande arbetstagare och

Föreslagen lydelse

5 §²

En arbetsgivare *ska*, oavsett vilken lag som annars gäller för anställningsförhållandet, tillämpa följande bestämmelser för utstationerade arbetstagare:

– 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),

– 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),

– 15–16 b §§, 17 § första stycket 2–7 och andra stycket samt 21–28 §§ jämställdhetslagen (1991:433),

– 8–9 b §§, 10 § 2–7 samt 11–20 §§ lagen (1999:130) om åtgärder mot diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–16 §§ lagen (1999:132) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av funktionshinder,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–15 §§ lagen (1999:133) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av sexuell läggning samt

– 2–7 §§ lagen (2002:293) om förbud mot diskriminering av deltidsarbetande arbetstagare och

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047).

² Senaste lydelse 2005:482.

arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft. Vad som sägs i första och andra *stycket* hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagaren.

arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och *lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik* samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft. Vad som sägs i första och andra *styckena* hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagaren.

Denna lag träder i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2007 en promemoria med förslag på hur rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetar federationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn¹ ska genomföras i svensk rätt. Direktivet finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2007/8722/RS).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 14 februari 2008 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag, vilket har lett till justeringar i lagtexten och författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 Direktivet

4.1 Bakgrund

Frågor om arbetstid regleras i EG-rätten av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden² (i fortsättningen arbetstidsdirektivet). Detta direktiv kodifierade och upphävde direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden³. Därutöver regleras arbetstiden för sjömän, civil flygpersonal och vägtransportarbetare av särskilda direktiv.⁴

Personer som arbetar med järnvägstransporter ombord på tåg omfattas av arbetstidsdirektivet. Arbetstidsdirektivet tillåter dock att avvikelser görs från vissa av det direktivets artiklar för bl.a. dessa personer.

¹ EUT L 195, 27.7.2005, s. 15 (Celex 32005L0047).

² EUT L 299, 18.11.2003, s. 9 (Celex 32003L0088).

³ EGT L 307, 13.12.1993, s. 18 (Celex 31993L0104).

⁴ Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts mellan European Community Shipowner's Association (ESCA) och Federation of Transport Worker's Union in the European Union (FST) (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31993L0063); rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetar federationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) (EGT L 302, 1.12.2000, s. 57, Celex 32000L0079); respektive Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015).

Europeiska järnvägsgemenskapen (CER), dvs. den europeiska organisation som företräder järnvägsintressena och som också är arbetsgivarrepresentant för järnvägsföretag i arbetslivsfrågor som behandlas inom ramen för den sociala dialogen, och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) ingick den 27 januari 2004 ett avtal om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i så kallad gränsöverskridande driftskompatibel trafik och begärde samtidigt i enlighet med artikel 139.2 i EG-fördraget att avtalet skulle genomföras i EG-rätten. I juli 2005 antogs således Rådets direktiv 2005/47/EG om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (i fortsättningen i denna proposition benämnt direktivet). Avtalet är intaget som en bilaga till direktivet utan några som helst ändringar.

4.2 Direktivets syfte och innehåll i korthet

Målen för direktivet är enligt skäl 11 skydd för hälsa och säkerhet. I beaktandesatserna till avtalet, som således är en bilaga till direktivet och i vilket de egentliga kör- och vilotidsbestämmelserna återfinns, anges dock flera syften. Dessa beaktandesatser hänvisar till nödvändigheten att utveckla en säker trafik över gränserna och att skydda hälsan och säkerheten hos mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik, nödvändigheten att undvika en konkurrens som enbart bygger på skillnader i arbetsvillkoren samt intresset av att utveckla transporter på järnväg inom Europeiska unionen. Direktivet reglerar enbart vissa arbetstidsrelaterade frågor för tågpersonalen. Övriga arbetstidsrelaterade frågor för denna personal regleras även fortsättningsvis av arbetstidsdirektivet.

Direktivet är ett minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare för arbetstagarna än de som föreskrivs i direktivet. Direktivet får inte återropas för att försämra den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna som gäller i medlemsstaten.

Direktivet ska tillämpas på mobil järnvägspersonal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som utförs av järnvägsföretag. Det är arbetstagare som ingår i tågpersonalen och som tjänstgör i denna trafik mer än en timme om dagen som omfattas av direktivet. För vissa typer av kortare gränsöverskridande trafik är tillämpningen av direktivet frivillig.

Direktivet reglerar närmare bestämt dygns- och veckovila, raster och körtid. Direktivet kräver också att en tjänstgöringslista som visar de mobila arbetstagarnas arbetstimmar och vila per dag ska föras. Listan ska bevaras i minst ett år hos företaget. Medlemsstaterna ska fastställa lämpliga påföljder för överträdelser av de nationella bestämmelser som genomför direktivet. Direktivet ska vara genomfört senast den 27 juli 2008, antingen genom författningsreglering eller genom kollektivavtal.

Under framförhandlandet av direktivet i rådsarbetsgruppen ställde medlemsstaterna en rad frågor om innehållet i avtalet mellan CER och ETF. CER och ETF lämnade via kommissionen gemensamma svar på medlemsstaternas frågor. Frågorna och svaren dokumenterades och lades som bilagor till protokollen från mötena och finns tillgängliga i Näringsdepartementet, dnr N2005/4490/TR. Detta material har använts som stöd vid framtagandet av denna proposition. De europeiska parternas svar återfinns också i det bakgrundsmaterial till direktivet som CER har publicerat under titeln *Social Dialogue in the Railways*, 3 oktober 2005. Materialet återfinns på CER:s hemsida, http://www.cer.be/files/CER ETF agreement_bp-103755A.pdf.

5 Förslag till genomförande av direktivet

5.1 En ny lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Regeringens förslag: Det införs en ny lag för genomförandet av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn. Lagen ska benämnas lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Fackförbundet ST* tillstyrker den valda modellen med en författningsreglering som i vissa delar är dispositiv till fördel för kollektivavtal. *Kammarrätten i Sundsvall* har ingen erinran mot att genomförandet sker genom en ny lag. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Lagstiftning eller kollektivavtal?

Enligt artikel 5 i direktivet ska detta genomföras antingen genom lagar och andra författningar eller genom att medlemsstaten försäkras sig om att arbetsmarknadens parter genom överenskommelse har antagit nödvändiga bestämmelser.

De svenska parterna har inte förespråkat att direktivet ska genomföras genom kollektivavtal, utan ser helst ett genomförande genom lagstiftning, dock med möjligheter att avtala om avvikelser från bestämmelserna. Det kan därför konstateras att förutsättningar för att genomföra direktivet genom kollektivavtal saknas. Direktivet föreslås således genomföras genom författningsreglering.

Nästa fråga att ta ställning till är om det finns någon befintlig lagstiftning i vilken direktivet kan genomföras eller om det krävs ny lagstiftning.

Frågor om arbetstid regleras i arbetstidslagen (1982:673). Därutöver finns bestämmelser om arbetstidsfrågor när det gäller vissa transportsektorer i bl.a. lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.

De arbetstagare som direktivet reglerar omfattas av arbetstidslagen. Att införa särregleringar i den lagen valdes emellertid bort när det gäller arbetstidsregleringarna inom sjöfarts-, vägtransport- och flygsektorn. När det gäller de två sistnämnda fallen var anledningen bl.a. att man ville behålla arbetstidslagens allmänt hållna form och inte i denna införa särbestämmelser för en viss sektor (jfr t.ex. prop. 2004/05:132 s. 30–31 och prop. 2004/05:134 s. 21–23).

Någon anledning att göra en annan bedömning när det gäller det nu aktuella direktivet finns inte. Direktivet bör således genomföras genom en ny lag, förslagsvis benämnd lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Lagen kommer därmed i alla dess delar att utgöra en specialreglering i förhållande till arbetstidslagen.

5.2 Avvikelser genom kollektivavtal

Regeringens förslag: Genom kollektivavtal på central, och i ett fall lokal, nivå ska avvikelser från vissa av lagens bestämmelser kunna göras till nackdel för arbetstagarna, dock endast under förutsättning att detta inte innebär att mindre förmånliga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet (EG-spärr).

Avtal som innebär mindre förmånliga regler för arbetstagarna än vad som är tillåtet enligt den nya lagen ska vara ogiltiga.

Promemorians förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens. Regeringen föreslår dock i ett fall även en möjlighet till avvikelse även på lokal nivå (se avsnitt 5.5).

Remissinstanserna: SIKA undrar om de kollektivavtal genom vilka avvikelser ska kunna göras är några andra kollektivavtal än de som det saknades förutsättningar för att genomföra direktivet med. *Arbetsdomstolen* undrar varför endast vissa föreslagna bestämmelser ska kunna bli föremål för avvikelser genom kollektivavtal.

Skälen för regeringens förslag: Direktivet kan genomföras genom författning eller kollektivavtal. I avsnitt 5.1 har regeringen redogjort för skälen att genomföra direktivet i en ny lag och inte genom kollektivavtal.

Direktivet innehåller dock några bestämmelser där t.ex. den närmare regleringen lämnas till medlemsstaterna. I promemorian föreslås därför att vissa av bestämmelserna ska vara dispositiva på så sätt att de ska vara möjliga att avvika från genom kollektivavtal som slutits eller godkänts av central arbetstagarorganisation. Regeringen anser också att detta är den lämpligaste lösningen i förevarande fall. På så sätt tillgodoses den flexibilitet som är en nödvändighet för att genomföra direktivet i

praktiken. Med anledning av vad *SIKA* har anfört vill regeringen erinra om att även om det inte finns förutsättningar för att genomföra direktivet genom kollektivavtal så utesluter detta inte att parterna kan vilja sluta avtal om avvikelser från lagens bestämmelser. Dessa möjligheter bör tas tillvara genom att det föreskrivs vilka bestämmelser som kan frångås till nackdel för arbetstagarna genom kollektivavtal i kombination med en s.k. EG-spärr. Denna lösning med en EG-spärr är också en vanlig och godtagen lagstiftningsmetod inom det arbetsrättsliga området, inbegripet arbetstidslagstiftningen.

I promemorian föreslås att samtliga avvikelser måste göras på central nivå. Förslagen i denna proposition innebär dock att det i ett fall ska finnas möjligheter till avvikelse även på lokal nivå, se avsnitt 5.5.

Man skulle i och för sig kunna tänka sig lösningen att den nya lagen medger att dess bestämmelser i större utsträckning – eller t.o.m. lagen i dess helhet – undantas genom kollektivavtal, förutsatt att minimigränserna i direktivet iakttas. Så har skett i arbetstidslagen. Ett ställningstagande om detta har också efterfrågats av *Arbetsdomstolen*. Ett skäl för en sådan lösning skulle finnas om lagens bestämmelser avviker från direktivets. I arbetstidslagen har flera avvikelser gjorts från arbetstidsdirektivet på så sätt att arbetstidslagen sätter en högre skyddsnivå för arbetstagarna än vad som följer av arbetstidsdirektivet. Detta innebär att avvikelser från den lagen kan göras samtidigt som arbetstidsdirektivets bestämmelser respekteras. I förevarande fall föreslås direktivet genomföras på de miniminivåer som anges i direktivet, vilket beträffande nästan samtliga bestämmelser omöjliggör avvikelser utan att direktivets bestämmelser sätts åt sidan. En reglering som tillåter avvikelser från lagens i dess helhet men inom ramen för direktivet skulle således i stora delar vara meningslös. Endast när det gäller ett fåtal av direktivets bestämmelser som t.ex. tillåter eller t.o.m. förutsätter nationella lösningar föreslås att avvikelser genom kollektivavtal ska vara möjliga. Ytterligare skäl för att inte tillåta att hela lagen undantas genom kollektivavtal är att svårigheten att på ett effektivt sätt kontrollera efterlevnaden av reglerna då skulle öka. Avtalet som direktivet genomför har, förutom ett socialt syfte, även bl.a. ett trafiksäkerhetssyfte. Inom EU håller en mer strikt syn på kontrollen av efterlevnaden av olika rättsakter, framför allt inom trafiksäkerhetsområdet, på att utvecklas. Arbetstidslagen med sin mer sociala bakgrund och där kontrollen av tradition överlämnats mer till parterna är därför inte en riktigt relevant jämförelse i detta hänseende.

Av *Arbetsdomstolens* resonemang framgår emellertid också att domstolen tolkar promemorians förslag som om regleringen inte medger avvikelser till fördel för arbetstagarna förutom i de föreslagna fallen. Regeringens förslag grundar sig i och för sig på den struktur som föreslagits i promemorian i detta avseende, men regeringen anser att den slutsats som *Arbetsdomstolen* dragit saknar stöd i förslaget. Den föreslagna regleringen om avvikelser avser endast att möjliggöra avvikelser till *nackdel* för arbetstagarna i de fall som anges. Några hinder mot *förmånligare* regler för arbetstagarna är inte avsedd med den föreslagna regleringen. Att *förmånligare* villkor för arbetstagaren är tillåtna följer också av att lagens bestämmelser uttryckligen är minimibestämmelser. Någon särskild uttrycklig reglering om att för arbetstagaren *förmånligare* villkor alltid är tillåtna behöver därför inte införas.

Förutsättningarna för parterna att avtala om avvikelser från lagens bestämmelser bör således beaktas så långt det är möjligt inom ramen för direktivet, förslagsvis genom användandet av en s.k. EG-spärr, dvs. en bestämmelse som anger att avtal inte får strida mot direktivets miniminivåer.

Det bör också införas en bestämmelse om att avtal som innebär mindre förmånliga villkor för arbetstagarna än vad som är tillåtet enligt den nya lagen ska vara ogiltiga (angående skadeståndssanktion, se avsnitt 5.11).

5.3 Lagens innehåll och tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen ska innehålla bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik ska avses gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur ska inte omfattas. Med tågpersonal ska avses alla anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.

Lagen ska tillämpas endast om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i sådan internationell trafik under mer än en timme av arbetsdagen.

Utöver vad som följer av bestämmelserna i lagen ska arbetstidslagen (1982:673) gälla.

I arbetstidslagen ska det införas en bestämmelse om att den lagens bestämmelser om dygnsvila, veckovila och raster inte ska tillämpas om motsvarande regler i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämpliga.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås inget förtydligande av att trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur inte ska omfattas. Enligt förslaget i promemorian innebar vidare inte ett särskilt tillstånd en av förutsättningarna för att lagen skulle vara tillämplig, endast ett säkerhetsintyg. I övrigt överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* anser att det är tveksamt om definitionen av tågpersonal är förenlig med direktivet. Fackförbundet *ST* anser att lagen ska omfatta samtliga i tågpersonalen ombord. *Banverket* föreslår i den mån det är möjligt att arbetståg och järnvägsfordon för underhåll inte ska omfattas av lagen. *Järnvägsstyrelsen* anser att lagen ska vara tillämplig även på företag med särskilt tillstånd enligt järnvägslagen. *Arbetsmiljöverket* anser att definitionen av gränsöverskridande driftskompatibel trafik är svårtillgänglig. Verket anser vidare att bestämmelsen i arbetstidslagen om arbetstiden för nattarbetande inte heller ska gälla när lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämplig. Järnvägsstyrelsen, *Tågopera-*

törerna, *Almega* och *SEKO* efterfrågar ett förtydligande av tillämpningsområdet när det gäller kravet på internationellt arbete under mer än en timme av arbetsdagen. Arbetsmiljöverket efterfrågar ett förtydligande av lagens tillämplighet utanför Sveriges gränser och hur tillsynen i Sverige påverkas av att arbetstagarna även utfört arbete utanför Sveriges gränser.

Skälen för regeringens förslag

Kopplingen till järnvägssäkerhetsdirektivet

Enligt artikel 1 i bilagan till direktivet ska direktivet tillämpas på mobil järnvägspersonal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som utförs av järnvägsföretag. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik avses enligt artikel 2.1 i bilagan till direktivet gränsöverskridande trafik för vilken minst två säkerhetsintyg enligt direktiv 2001/14/EG⁵ krävs av järnvägsföretagen. Enligt artikel 2.2 i bilagan till direktivet avses med en mobil arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik varje arbetstagare som ingår i tågpersonalen och som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik under mer än en timme av arbetsdagen. Samtliga dessa bestämmelser i direktivet bör återspeglas i en inledande bestämmelse med lagens innehåll och tillämplighet och i en bestämmelse med definitioner. Beträffande vad *Arbetsmiljöverket* har anfört angående begreppet driftskompatibel gränsöverskridande trafik vill regeringen erinra om att denna definition motsvarar definitionen i direktivet. I och för sig inser regeringen att direktivets och den föreslagna lagens bestämmelser om tillämpningsområde kan uppfattas som svårtillgängliga, men regeringen ser inte någon möjlighet att ytterligare avvika från definitionen utan att innebörden ändras eller att andra tolkningsproblem uppstår. När det gäller önskemålen från flera remissinstanser om ett förtydligande av tillämpningsområdet hänvisas till författningskommentaren till 1 §.

Järnvägsstyrelsen har uppgett att lagen även bör vara tillämplig på företag med s.k. särskilt tillstånd. Särskilt tillstånd får enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen beviljas den som avser att inom landet utföra endast persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, regionala godstransporter, trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur eller till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel. Kraven för det särskilda tillståndet får sättas lägre jämfört med kraven för säkerhetsintyget (jfr prop. 2003/04:123 s. 92–93). Bestämmelserna om särskilt tillstånd är ett tillåtet nationellt undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29, Celex 32001L0014). Direktivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049). Bestämmelserna om säkerhetsintyg finns nu i det senare direktivet.

2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändringar av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag⁶. Om undantaget inte hade tillämpats hade dessa företag i stället omfattats av kraven på säkerhetsintyg. Det förekommer att järnvägsföretag i olika länder samarbetar på det sättet att det ena företagens personal efter att ha passerat gränsen övergår till att arbeta som underentreprenör åt det företag som har tillstånd i det andra landet. För att dessa arbetstagare som faktiskt arbetar internationellt ska få del av de förmånligare kör- och vilotidsregler m.m. som direktivet innebär bör den föreslagna lagen även gälla för företag med särskilt tillstånd enligt järnvägslagen. Detta innebär inte att direktivet genomförs för fler arbetstagare än som krävs direktivet. Direktivets tillämpningsområde är i detta hänseende knutet till innehav av säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetsdirektivet. Bestämmelserna om särskilt tillstånd är som nämnts ett nationellt undantag som innebär att vissa företag som annars skulle ha omfattas av bestämmelserna om säkerhetsintyg i stället kan erhålla ett särskilt tillstånd.

Banarbete är undantaget

I promemorian har föreslagits att en definition av begreppet tåg ska införas i lagen. Även om definitionen enbart är av betydelse när det gäller att avgöra vad som krävs för att vara förare och därmed omfattas av bestämmelserna om förarnas körtid, är formuleringen sådan att den har föranlett *Banverket* att föreslå att i den mån det är möjligt arbetståg och järnvägsfordon för underhåll inte ska omfattas av lagen. Eftersom Banverkets önskan såvitt framgår avser undantag för dessa tågtyper från hela lagen och inte enbart körtidsbegränsningen behandlas synpunkten emellertid lämpligast i detta avsnitt. Definitionen behandlas annars i avsnitt 5.8.

I promemorian har när det gäller bestämmelserna om förarnas körtid och definitionerna av förare och tåg redogjorts för att avsikten är att alla framföranden, oavsett typen av tåg, ska omfattas. Detta är rimligt, varför regeringen också i avsnitt 5.8 föreslår en definition som medför att bestämmelserna om förarens körtid blir tillämpliga på samtliga framföranden.

Bestämmelserna om förarnas körtid liksom övriga bestämmelser i lagen gäller emellertid naturligtvis endast om lagen över huvud taget är tillämplig. För detta krävs som redan nämnts under föregående rubrik att det är fråga om gränsöverskridande trafik som utförs av järnvägsföretag som har säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd i två länder. Banverket är ett infrastruktur företag men har även säkerhetsintyg för att praktiskt kunna genomföra vissa delar av sin verksamhet. Om Banverket har ett säkerhetsintyg i ytterligare ett land synes i och för sig de formella förutsättningarna vara uppfyllda för att lagen ska vara tillämplig på Banverkets tågpersonal. Detta förutsätter dock t.ex. att begreppet trafik i detta fall omfattar all slags förflyttning på järnväg, oavsett om det t.ex. är fråga om yrkesmässig passagerar- eller godsbefordran eller inte, något som inte framgår av direktivet eller det övriga tillgängliga materialet (jfr

⁶ EGT L 75, 15.3.2001, s. 26 (Celex 32001L0013).

avsnitt 4.3). Det är också tveksamt om parterna avsett att reglera den situationen när en infrastrukturförvaltare i vissa delar av verksamheten betraktas som ett järnvägsföretag. Järnvägssäkerhetsdirektivet (som direktivet är kopplat till) förutsätter en separering av dessa två verksamheter och det är endast järnvägsföretag som regleras i det nu aktuella direktivet och som nämns i det övriga materialet. Det kan därför starkt ifrågasättas om direktivet och förslaget i promemorian om genomförande av direktivet över huvud taget omfattar trafik som sker vid banarbete. De här nämnda omständigheterna talar enligt regeringen för att trafik vid banarbete inte omfattas. En motsats slutsats skulle dessutom medföra orimliga konsekvenser eftersom arbetstidsregleringen för föraren av t.ex. en spårriktare då blir en annan jämfört med de övriga i samma arbetslag av banarbetare, vilket också Banverket påpekat. Även om det således redan av den lagtext som föreslagits i promemorian bör kunna dras den slutsatsen att trafik vid banarbete inte omfattas föreslår regeringen att detta förtydligas genom ett tillägg i lagtexten. Det ska betonas att det endast är trafik under det egentliga banarbetet som är undantagen. Därför bör det i lagtexten anges att trafiken, för att vara undantagen, ska ske i samband med underhåll av infrastruktur. Därmed kommer rena transporter av t.ex. materiel till en arbetsplats att omfattas av lagen.

Avsedd – inte faktisk – arbetstid är utgångspunkten

Lydelsen av den svenska versionen av direktivet (artikel 2.2 i bilagan) innebär att det är den *faktiska* arbetstiden som är avgörande vid avgörandet om arbetsvillkoret för att lagen ska tillämpas är uppfyllt, medan det i den engelska texten, liksom i den franska, är den *avsedda* arbetstiden som är avgörande. Även om samtliga språkversioner har samma giltighet bör resultatet av en tolkning av de engelska och franska versionerna ha företräde, bl.a. eftersom avtalets originalspråk är franska. Tillämpningsområdet för lagen bör således utgå från den avsedda arbetstiden. Detta innebär bl.a. att om den avsedda och schemalagda arbetstiden i internationell trafik är högst en timme innebär t.ex. en försening som gör att arbetstiden då blir mer än en timme inte att lagen ska tillämpas. Detta är också den mest logiska tolkningen. De omfattande reglerna med bl.a. krav att föra tjänstgöringslista och beräkna veckovila över hela året blir därmed beroende av schemaläggning och inte tillfälliga förseningar.

Tågpersonal

Enligt artikel 2.2 i bilagan till direktivet avses med en mobil arbetstagarare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik varje arbetstagarare som ingår i tågpersonalen. Begreppet tågpersonal definieras inte i direktivet. Det står då medlemsstaterna fritt att definiera begreppet, jfr skäl 13 till direktivet. I promemorian föreslås att med tågpersonal ska avses alla anställda ombord som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Enligt *Kammarrätten i Sundsvall* är det dock tveksamt om denna definition är förenlig med direktivet. *Fackförbundet ST* har ansett att lagstiftningen ska omfatta all tågpersonal ombord.

Begreppet tågpersonal förekommer inte i något av EG-direktiven i de tre s.k. järnvägspaketet. Det kan dock noteras att i skäl 20 till järnvägs-säkerhetsdirektivet anges att ”kör- och vilotider för tågförare och annan tågpersonal som utför säkerhetsuppgifter har stor betydelse för järnvägs-systemets säkerhetsnivå. Dessa aspekter - - - är redan föremål för förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter ---.” Medlemsstaterna har således uppenbarligen i samband med arbetet med järnvägssäkerhets-direktivet uppfattat att avsikten med avtalet mellan CER och ETF är att begreppet tågpersonal i detta sammanhang är relaterat till personal med säkerhetsuppgifter.

Inte heller i EG-direktivet om behörighetsprövning av lokförare⁷ kom begreppet tågpersonal att användas, även om detta var kommissionens ursprungsförslag. I stället talas i det direktivet om ombordpersonal.

EG-lagstiftningen ger således ingen vägledning för vad begreppet tåg-personal innebär.

Begreppet tågpersonal används inte heller i svensk lagstiftning.

Av betydelse är därför att de europeiska parterna under förhandlingen av direktivet har uppgett att avtalet inte är avsett att omfatta städ- och cateringpersonal. Den personal som då återstår är förare, tågmästare, tågvärdar och liknande. (Det förekommer att operatörer använder andra begrepp än dessa på personal med motsvarande uppgifter.) Att ovillkorligt inbegripa all denna personal medför dock stora tillämpnings-problem, eftersom det förekommer att framför allt tågvärdar tidvis arbetar i catering/restaurangen, och personal i dessa avdelningar skulle som nämnts inte omfattas. En sådan integrering av arbetsuppgifter sker ibland under samma resa hos en och samma arbetstagar. Det blir då mycket svårt att från fall till fall avgöra om personen omfattas av denna särskilda arbetstidsreglering eller inte. En lämpligare lösning är därför att, som föreslås i promemorian, knyta tillämpligheten av lagen till om arbetstagar i fråga har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.

Föraren har alltid säkerhetsrelaterade uppgifter. Även tågmästaren har oftast sådana uppgifter, och det förekommer att även tågvärdarna har säkerhetsrelaterade uppgifter. Vilken personal som har säkerhets-relaterade uppgifter ska framgå av det säkerhetsstyrningssystem som varje järnvägsföretag ska upprätta och dokumentera enligt bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den lagen. En tågvärd som har säkerhetsrelaterade uppgifter men som också tidvis arbetar i catering/restaurangen kommer med denna definition att omfattas. Majoriteten av städ- och cateringpersonalen kommer dock att falla utanför tillämpningsområdet i enlighet med vad de europeiska parterna har avsett. Det bör således införas en definition i lagen i vilken det anges att med tågpersonal avses alla arbetstagar ombord som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Mot bakgrund av att direktivet lämnar till medlemsstaterna att definiera begreppet, och de europeiska parternas uttalade avsikt med begreppet, bör en sådan definition vara godtagbar.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51, Celex 32007L0059).

Direktivet reglerar inte samtliga arbetstidsrelaterade frågor för tågpersonalen, utan innehåller specialbestämmelser i förhållande till arbetstidsdirektivet 2003/88/EG. Av artikel 1 (4) i bilagan till direktivet följer att direktiv 93/104/EG (som har kodifierats i nämnda direktiv 2003/88/EG) inte ska tillämpas där mer detaljerade bestämmelser finns i direktivet. Arbetstidsdirektivet har genomförts i arbetstidslagen. Detta innebär att för den nu aktuella tågpersonalen kommer arbetstidslagen att gälla, såvida inte det finns bestämmelser i den nu föreslagna lagen som är tillämpliga. En upplysning med denna innebörd bör införas i en inledande bestämmelse i den nya lagen. Dessutom bör i 2 § arbetstidslagen införas en bestämmelse med innebörden att den lagens bestämmelser om dygnsvila (13 § första stycket), veckovila (14 §) och raster (15 § tredje stycket) inte ska tillämpas om den nya lagen är tillämplig.

Enligt artikel 5 i direktivet får genomförandet av direktivet inte i något fall utgöra tillräckligt skäl för att motivera en försämring av den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna på de områden som omfattas av direktivet. Därför föreslås i promemorian att bestämmelserna i 13 § andra stycket och 13 a § arbetstidslagen ska gälla även när den nya lagen ska tillämpas. Regeringen delar denna bedömning. En annan ordning skulle innebära att arbetstagarna förlorade sin nuvarande rätt till dygnsvila under en viss tid av dygnet och att nattarbetande förlorade rätten till begränsning av arbetstiden, något som således inte är tillåtet enligt artikel 5 i direktivet. *Arbetsmiljöverket* har dock ansett att 13 a § arbetstidslagen inte ska tillämpas när den nya lagen är tillämplig eftersom detta kan medföra en otydlighet beträffande den tillåtna arbetstiden under natten. Det ska därvid erinras om att det nu aktuella direktivet endast ska tillämpas i den mån direktivet innehåller mer detaljerade bestämmelser i förhållande till arbetstidsdirektivet. Bestämmelserna om begränsningen av körtiden vid nattarbete i direktivet är inte en specialreglering i förhållande till arbetstidsdirektivet eftersom det direktivet när det gäller nattarbete endast reglerar arbetstid, inte körtid. Bestämmelsen om begränsning av körtiden vid nattarbete i direktivet är således ett komplement till, inte en specialreglering av, bestämmelserna om arbetstid vid nattarbete i arbetstidsdirektivet. Bestämmelserna i arbetstidslagen om begränsning av arbetstiden vid nattarbete ska således tillämpas samtidigt som bestämmelsen i den nya lagen om begränsning av körtiden vid nattarbete, även om detta undantagsvis kan medföra vissa svårigheter i tillämpningen.

Situationer med internationell anknytning

Direktivet reglerar gränsöverskridande järnvägstrafik. *Arbetsmiljöverket* har därför efterfrågat ett förtydligande när det gäller lagens tillämplighet utanför Sveriges gränser samt hur tillsynen påverkas av att arbetstagarna även utfört arbete utanför Sveriges gränser. Några ord om lagens geografiska räckvidd m.m. är således nödvändiga.

Arbetstagare som arbetar i den gränsöverskridande trafik som avses i direktivet kommer att utföra arbete både inom och utanför Sveriges gränser. Om den svenska lagstiftningen är tillämplig bör naturligtvis

även det arbete som utförs utanför Sveriges gränser beaktas vid t.ex. tillsynen av efterlevnaden av lagen. Syftet med direktivet, dvs. att reglera arbetstagarnas kör- och vilotider vid internationella förhållanden, skulle knappast kunna uppfyllas om endast förhållanden inom Sverige gränser ska beaktas. Utgångspunkten är således att den nya lagen ska tillämpas på arbete som utförs även utanför Sveriges gränser. Detta förutsätter som nämnts dock att svensk lag över huvud taget är tillämplig.

En förutsättning för att lagen när det gäller den offentligrättsliga regleringen ska kunna tillämpas på förhållanden utanför Sveriges gränser är om de svenska myndigheterna har en praktisk möjlighet att utöva tillsyn av bestämmelserna, jfr prop. 2004/05:132 s. 38. Enligt direktivet och den nu föreslagna lagen finns inga skyldigheter för arbetstagarna att t.ex. medföra några tjänstgöringslistor ombord på tåget. Det är endast arbetsgivaren som är skyldig att upprätta sådana och hålla dessa tillgängliga för tillsynsmyndigheten, jfr avsnitt 5.10. Tillsynen kommer således framför allt att behöva ske genom företagskontroller. För att en kontroll ska kunna göras måste således företaget på något sätt vara etablerat i Sverige, t.ex. genom att företaget har säte, huvudkontor eller huvudsaklig verksamhet i Sverige, men även ett kontor, en filial eller ett dotterbolag kan innebära att företaget i fråga är etablerat här, vilket bör innebära att tillsynsmyndigheten har möjligheter att kontrollera efterlevnaden.

En annan förutsättning för att den nya lagen ska tillämpas är att bestämmelserna i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare inte innebär att ett annat lands regler ska tillämpas. Utstationeringslagen innehåller bestämmelser som innebär att en svensk arbetsgivare som utstationerar arbetstagare till ett annat medlemsland ska följa det landets regler om bl.a. arbetstid. Utstationeringslagen avser arbetstagare som normalt arbetar i hemlandet men tillfälligt stationeras i annat land. Arbetstagare som utstationeras till annat land för att utföra tjänster åt arbetsgivaren hemma omfattas inte av utstationeringslagen.

Allmänna regler om tillämplig lag i de civilrättsliga delarna av arbetsrätten finns i den s.k. Romkonventionen. Den har inkorporerats genom lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.⁸ Konventionen gäller mellan medlemsstaterna i gemenskapen. Enligt artikel 4.1 i Romkonventionen gäller t.ex. för det fallet att parterna inte har avtalat om tillämplig lag att avtalet ska vara underkastat lagen i det land som avtalet har närmast anknytning till. Avtalet ska enligt artikel 4.2 antas ha närmast anknytning till det land där den part som ska utföra den prestation som är karaktäristisk för avtalet har sin vanliga vistelseort vid avtalsslutet. Detta ska dock enligt artikel 4.5 inte gälla om det framgår av de samlade omständigheterna att avtalet har närmare anknytning till ett annat land. För individuella anställningsavtal finns särskilda regler i artikel 6. Bestämmelserna i konventionen torde innebära att de civilrättsliga förpliktelserna enligt kollektivavtalen på den svenska arbetsmarknaden i de flesta fall bedöms enligt svensk rätt även om delar av transportererna sker utomlands. Det ska nämnas att förhandlingar om att omvandla Romkonventionen till en EG-förordning just har slutförts. Ett

⁸ Prop. 1997/98:14, bet. 1997/98:LU9, rskr. 1997/98:139.

5.4 Undantag för viss gränstrafik

Regeringens förslag: Lagen ska inte gälla lokal och regional passagerartrafik över gränsen mellan Sverige och ett annat land. Lagen ska inte heller gälla godstransporter som inte överskrider gränsen mellan Sverige och ett annat land med mer än 15 kilometer.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *SIKA* och *SEKO* efterfrågar en definition på lokal och regional passagerartrafik. *Tågoperatörerna* och *Almega* anser att en avståndsbestämd begränsning är olämplig och att det måste finnas fler möjligheter till undantag. *DSB Sverige AB* har inget att erinra mot de föreslagna undantagen.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 1 (2) i bilagan till direktivet är tillämpningen av avtalet frivillig för bl.a. lokal och regional passagerartrafik över gränserna och för varutransporter som inte överskrider gränsen med mer än 15 kilometer. Under förhandlingarna av direktivet uppgav de europeiska parterna att syftet med denna avtalsbestämmelse är att parterna inte velat störa redan existerande lokala avtal gällande gränsöverskridande trafik mellan gränsnära städer, exempelvis trafiken mellan Malmö och Köpenhamn.

Parternas önskan bör respekteras och lagen bör därför undanta denna trafik. Vad som avses med lokal och regional passagerartrafik framgår inte av direktivet, och har inte heller kommenterats av de europeiska parterna. För Sveriges del har dock sträckan Malmö–Köpenhamn under förhandlingarna av direktivet uttryckligen omnämnts som ett exempel på sådan trafik. Det är dock inte uteslutet att även trafik på andra sträckor än denna kan anses utgöra sådan lokal eller regional passagerartrafik som avses i direktivet och därmed kan undantas från lagens tillämpning om parterna kan enas om detta. Någon möjlighet att skapa en definition utifrån dessa förutsättningar finns dock inte. Direktivets undantag måste således föras in i lagen utan definition.

Med anledning av vad *Tågoperatörerna* och *Almega* efterfrågar kan konstateras att undantaget för godstrafik enligt direktivet är baserat på ett avståndsbegrepp och inte heller är möjligt att avvika från nationellt.

Övriga möjligheter till undantag i artikel 1 (2) och 1 (3) i bilagan till direktivet är inte relevanta för Sverige.

Regeringens förslag: Alla arbetstagare ska ha rätt till minst tolv timmars sammanhängande ledighet i bostaden under varje period om 24 timmar (dygnsvila i bostaden).

Om dygnsvilan inte kan tas i bostaden ska arbetstagaren ha rätt till minst åtta timmars sammanhängande ledighet under varje period om 24 timmar (dygnsvila utanför bostaden).

Dygnsvilan i bostaden ska få minskas till minst nio timmar i följd en gång under varje period om sju dagar under förutsättning att den minskade dygnsvilan läggs till nästa dygnsvila i bostaden.

En dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden ska dock inte få understiga tio timmar i följd såvida inte parterna i centrala kollektivavtal bestämmer annat.

En dygnsvila utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden. Genom centrala eller lokala kollektivavtal ska dock få tillåtas två dygnsviloperioder utanför bostaden innan dygnsvila ska tas i bostaden.

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

Vid dygnsvila utanför bostaden bör en bekväm inkvartering eftersträvas.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås inte någon möjlighet för parterna att avtala om ytterligare en sammanhängande dygnsvila utanför bostaden. Promemorian innehåller en definition av begreppet bostad. I övrigt överensstämmer promemorians förslag i allt väsentligt med regeringens.

Remissinstanserna: *Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet)* anser att bestämmelserna om dygnsvila i respektive utanför bostaden motsäger varandra. *Banverket*, *Tågoperatörerna* och *Almega* invänder mot att direktivets begränsning till endast en dygnsvila utanför bostaden innan dygnsvila i bostaden måste tas över huvud taget genomförs. De anser också att möjligheten i direktivet att inom företaget eller på central nivå avtala om en andra sammanhängande viloperiod utanför bostaden och om kompensation för vila utanför bostaden måste införas. De tillstyrker förslaget att regeringen ska kunna meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden. Även *Transportindustriförbundet* är kritiskt till att möjligheten till ytterligare en övernattnings utanför bostaden inte har införts. *Banverket* anser att samtliga undantag ska kunna göras även på företagsnivå. *Fackförbundet ST* anser att avtalslösningarna ska ske på central nivå. *Almega* efterfrågar vad som avses med bostaden, t.ex. när arbetstagare är på en tillfällig stationeringsort. *Arbetsmiljöverket* efterfrågar ett förtydligande av vad som avses med bekväm inkvartering. *DSB Sverige AB* anser att begreppet bostad kan leda till att bestämmelserna om dygnsvila misstolkas och föreslår ett införande av begreppet tjänsteställe där tjänstgöringen påbörjas och avslutas.

I artikel 3 och 4 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om dygnsvila och i artikel 2.7 i bilagan finns en definition på begreppet vila utanför bostaden. Genomförandet av dessa bestämmelser föranleder följande kommentarer.

Reducerad vila mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden

Enligt artikel 3 (1) i bilagan till direktivet får dygnsvilan minskas från normala tolv timmar till nio timmar en gång per sjudagarsperiod. Enligt artikel 3 (3) i bilagan till direktivet får dock ingen avsevärt reducerad dygnsvila läggas in mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden. Frågan är hur mycket minskningen ska vara för att anses vara avsevärd. De europeiska parterna har under förhandlingen av direktivet uppgivit att de har överlåtit till medlemsstaterna att bestämma vad som avses med ”avsevärt reducerad dygnsvila”. I promemorian föreslås att den tillåtna minskningen av dygnsvilan i detta fall bör sättas till två timmar vilket innebär att en dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden inte får understiga tio timmar i följd. I promemorian föreslås dock att det också ska vara möjligt för parterna att genom centrala kollektivavtal avvika från denna bestämmelse inom ramen för direktivets minimibestämmelser. Regeringen finner detta förslag rimligt. *Banverket* har ansett att det måste finnas en möjlighet att avtala om avvikelser även på lokal nivå. Som skäl för lokala lösningar har *Banverket* åberopat dels att de små och medelstora företagen behöver denna flexibilitet för att kunna konkurrera med de traditionella järnvägsföretagen, dels att det finns jämställdhetsrisker när regleringen fastställs i lag eller på central nivå utan möjlighet till lokala lösningar eftersom individen då får en sämre möjlighet att påverka sin situation. *Fackförbundet ST* tillstyrker promemorians förslag att avvikelserna ska ske genom avtal på central nivå. Regeringen anser därvid att utgångspunkten när det gäller möjligheter till avvikelser genom kollektivavtal från annars tvingande lagstiftning är att dessa bör ske på central nivå såvida det inte finns ett konkret behov av att kunna reglera detta på lokal nivå, eller att andra skäl föreligger. De skäl för lokala lösningar som *Banverket* har åberopat är inte relevanta för enbart järnvägssektorn utan skulle kunna åberopas även såväl när det gäller den allmänna arbetstidsregleringen som den särskilda regleringen för väg- och flygsektorn. Någon möjlighet till lokala lösningar för motsvarande bestämmelser finns inte i arbetstidslagen, lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete eller lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Någon anledning att ha en därifrån avvikande reglering med anledning av vad *Banverket* har åberopat finns inte. Ingen annan remissinstans har heller framfört denna åsikt. Regeringen anser därför i likhet med vad som föreslås i promemorian att möjligheten att avtala om en avvikelse från bestämmelsen endast bör kunna ske på central nivå. Det bör dock erinras om att parterna naturligtvis i centrala avtal kan lämna över till de lokala parterna att närmare bestämma vissa frågor.

Av artikel 4 i bilagan till direktivet framgår att en dygnsvila utanför bostaden bl.a. ska följas av en dygnsvila i bostaden. I fotnot 1 till artikeln anges dock att parterna är överens om att förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter om en andra sammanhängande viloperiod kan föras inom företaget eller på nationell nivå, beroende på omständigheterna. De europeiska parterna har under förhandlingen av direktivet förtydligat att förhandlingarna som avses i noten ska leda till ett avtal som kan vara ett kollektivavtal eller ett avtal inom företaget. I promemorian skapas ett förslag till en sådan möjlighet att avtala om ytterligare en period med dygnsvila utanför bostaden. *Banverket*, *Tågoperatörerna* och *Almega* har samtliga påtalat att denna möjlighet måste kunna utnyttjas, och det på företagsnivå. Även *Transportindustriförbundet* ifrågasätter begränsningen till endast en period av dygnsvila utanför bostaden. Av promemorian framgår inte varför denna möjlighet till ytterligare en period sammanhängande dygnsvila inte har förts in i den föreslagna lagen. Enligt regeringen finns ingen anledning att inte tillåta detta. Arbetsgivar-sidan anser att denna möjlighet då ska finnas på lokal nivå medan *Fackförbundet ST* anser att alla kollektivavtalsregleringar ska ske på central nivå. Regeringen har under föregående rubrik i detta avsnitt uppgett att utgångspunkten är att kollektivavtalslösningar som avviker från tvingande lagstiftning normalt bör ske på central nivå. När det gäller den nu aktuella regeln om möjligheten för parterna att avtala om ytterligare en period av dygnsvila utanför bostaden anger dock direktivet uttryckligen att detta bör kunna ske även på lokal nivå. Eftersom utgångspunkten med denna lagstiftning är att så långt det är möjligt följa parternas avsikt bör detta också få genomslag när det gäller den nu föreslagna regleringen. Det bör således vara möjligt att genom både centrala och lokala kollektivavtal avtala om ytterligare en period av dygnsvila utanför bostaden innan dygnsvila i bostaden ska tas.

Tågoperatörerna och Almega har även framfört kritik mot att direktivets bestämmelser om att en period av dygnsvila utanför bostaden ska följas av en period av dygnsvila i bostaden över huvud taget genomförs och bl.a. anfört att detta innebär en konkurrensbegränsning i förhållande till andra transportmedel och att begränsningen står i strid med de grundläggande rättigheterna om fri rörlighet för arbetskraft inom EU. Regeringen kan därvid konstatera att EG-direktiv måste genomföras av medlemsstaterna såvida inte det t.ex. uttryckligen anges i direktivet att det står medlemsstaterna fritt att välja att inte genomföra vissa bestämmelser. Någon sådan möjlighet finns inte när det gäller den bestämmelsen. När det gäller frågan om direktivet strider mot principen om fri rörlighet för arbetskraft inom EU konstaterar regeringen att det i första skälet till direktivet anges att direktivet överensstämmer med de grundläggande rättigheterna och principerna i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. I punkten 32 i motiveringen av kommissionens förslag till det aktuella direktivet (jfr KOM(2005) 32 slutlig) anges också att kommissionen noggrant har granskat samtliga avtalsklausuler och inte finner något som står i strid med gemenskapslagstiftningen. Inte heller parlamentet och rådet har uppenbarligen, genom att anta direktivet, ansett att avtalet och direktivet strider mot t.ex.

principen om fri rörlighet för arbetskraft. Regeringen saknar anledning att göra någon annan bedömning med anledning av vad som nu har anförts.

Ytterligare förhandlingar på europeisk nivå om antalet viloperioder utanför bostaden m.m.

I fotnot 1 till artikel 4 (2) i bilagan till direktivet anges att på europeisk nivå ska frågan om antalet på varandra följande viloperioder utanför bostaden och om ersättningen för vila utanför bostaden omförhandlas två år efter det att avtalet har undertecknats. Förhandlingar i denna fråga pågår mellan CER och ETF. Om förhandlingarna leder till att avtalet ändras i dessa delar kan detta i sin tur leda till att direktivets bestämmelser om framför allt antalet dygnsviloperioder måste ändras. Detta kan eventuellt kräva ändringar i den nu föreslagna lagen. Eftersom förhandlingarna inte är avslutade saknas dock möjlighet att lämna några förslag på hur en eventuell reglering i svensk rätt ska ske. Regeringen bör därför få meddela föreskrifter i dessa avseenden för att genomföra de förändringar av direktivet som kan uppstå till följd av de pågående förhandlingarna. Tågoperatörerna och Almega har tillstyrkt en sådan lösning då denna kan innebära att ändringar i avtalet och direktivet snabbare kan få genomslag i den svenska lagstiftningen.

Inkvarteringen vid vila utanför bostaden

Enligt artikel 4 (3) i bilagan till direktivet rekommenderas en bekväm inkvartering för de mobila arbetstagarnas vila utanför bostaden. *Arbetsmiljöverket* har efterfrågat ett förtydligande av vad som avses med bekväm inkvartering. Av de europeiska parternas kommentarer eller övrigt material som rör avtalet eller direktivet framgår över huvud taget inte vad som ska avses med begreppet. Det är dock enligt regeringen inte lämpligt att i lag ange närmare vad som avses med begreppet bekväm inkvartering, bl.a. eftersom detta kan variera kraftigt både över tid och beroende på situation. Ett bemyndigande till regering eller myndighet att meddela föreskrifter i frågan skulle möjligen vara en lösning, men svårigheten att hitta en generell utgångspunkt för begreppet skulle förmodligen ändå kvarstå. Det ska också erinras om att bestämmelsen endast är en rekommendation, vilket innebär att även om det skulle vara möjligt att närmare definiera detta begrepp, är bestämmelsen ändå inte tvingande. Detta har också lett till att det inte föreslås någon straffsanktion för en överträdelse av bestämmelsen (jfr avsnitt 5.11). Regeringen anser därför att bestämmelsens karaktär endast kan medföra att den måste genomföras som en osanktionerad rekommenderande målbestämmelse.

Övrigt

Sjörättsinstitutet har uppgett att bestämmelserna om dygnsvila i respektive utanför bostaden motsäger varandra. För att förtydliga relationen mellan dessa båda bestämmelser har regeringen gjort en mindre

justering i lagtexten. Beträffande *Almejas* fråga om vad som avses med begreppet bostad och *DSB Sverige AB:s* tolkning av begreppet bostad i samband med bestämmelserna om dygnsvila hänvisas till författningskommentaren angående begreppet bostad respektive bestämmelserna om dygnsvila.

5.6 Raster

Regeringens förslag: En förare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden är mellan sex och åtta timmar. Om förarens arbetstid överstiger åtta timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter. Någon del av rasten ska så långt omständigheterna medger läggas ut mellan den tredje och sjätte arbetstimmen.

Övriga arbetstagare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden överstiger sex timmar.

Rasternas antal, längd och förläggning ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetsförhållandena för att arbetstagaren ska kunna återhämta sig.

Vid tågförsening ska rasterna få anpassas under arbetsdagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Fackförbundet ST* instämmer i att reglerna ska vara desamma även om andreförare förekommer. Inga andra synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag

I artikel 5 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om rast för förare respektive övrig tågpersonal. Genomförandet av dessa bestämmelser föranleder följande kommentarer.

Bestämmelserna om rasternas antal, längd och förläggning samt om rast vid försening bör gälla samtliga arbetstagare

Enligt artikel 5 a (3) i bilagan till direktivet ska tidpunkten på dagen och rastens varaktighet vara tillräcklig för att arbetstagaren ska kunna återhämta sig. Enligt punkten (4) i samma artikel får vid tågförsening rasterna anpassas under arbetsdagen. Dessa bestämmelser är placerade i artikel 5 a som behandlar förare. Artikel 5 b, som behandlar raster för övrig tågpersonal, innehåller inte några motsvarande bestämmelser. Det är dock orimligt och torde dessutom – åtminstone när det gäller punkten (4) – vara praktiskt ogenomförbart om samma bestämmelser i dessa frågor inte skulle gälla för både förare och övriga anställda. Samma regler bör således gälla i detta avseende för både förare och övriga anställda.

Det ska vidare noteras att de europeiska parterna har uppgett att rasten får delas upp i flera delar så länge som syftet med bestämmelserna, dvs. skyddet av arbetstagaren och att denne kan återhämta sig, respekteras.

Enligt artikel 5 (5) i bilagan till direktivet ”skall” rasten för förare delvis infalla mellan den tredje och sjätte arbetstimmen. Den svenska texten antyder alltså att bestämmelsen är tvingande. De engelska, tyska och franska versionerna använder dock uttryck som inte är lika tvingande som det svenska ”skall”. De europeiska parterna förklarade också vid förhandlingen av direktivet att ordvalet i bestämmelsen är medvetet och att bestämmelsen inte är tvingande. Vid genomförandet av direktivet bör således bestämmelsen inte göras tvingande. Utgångspunkten bör dock vara att arbetsgivaren så långt det är möjligt ska följa rekommendationen. Endast om tidtabell och sträckans längd eller andra liknande omständigheter omöjliggör att rasten läggs ut mellan den tredje och den sjätte arbetstimmen bör bestämmelsen inte behöva följas.

Raster när andreförare förekommer

Enligt artikel 5 a (6) i bilagan till direktivet är artikeln inte tillämplig om det finns andreförare. Då ska villkoren fastställas på nationell nivå. Det är oklart vad som avses med andreförare. Någon definition ges inte i direktivet. Endast en definition på förare finns, dvs. en arbetstagare som har till uppgift att köra ett lokomotiv. Det förekommer i Sverige att vissa tåg som trafikerar längre sträckor har medföljande förare som byter av föraren när dennes arbetstid är över, men dessa ”medföljande” har inga uppgifter förrän de träder in i tjänst. De blir således förare enligt direktivet först när de faktiskt byter av föraren. När de inte kör tåget är de att betrakta som passagerare. I promemorian föreslås att rastbestämmelserna ska vara desamma oavsett om andreförare förekommer eller inte. Regeringen delar denna bedömning, skyddsbehovet torde t.ex. vara detsamma. Något annat förslag har inte heller framförts från remissinstanserna. En följd av detta är att direktivets bestämmelser om rast inte behöver delas upp på dessa två olika situationer. Bestämmelserna om rast bör således vara tillämpliga på samtliga som är att anse som förare, oavsett om de är första- eller andreförare.

Arbetstidslagens bestämmelser om rast i övrigt gäller

Den här föreslagna bestämmelsen i den nya lagen innebär enbart att rastens längd regleras särskilt i förhållande till vad som gäller enligt arbetstidslagen, dvs. vad som regleras i 15 § tredje stycket arbetstidslagen ska för tågpersonalen i stället regleras genom bestämmelsen i den nya lagen. Arbetstidslagens bestämmelser om vad som förstås med rast (15 § första stycket), om arbetsgivarens skyldigheter att på förhand ange rasternas längd m.m. (15 § andra stycket) samt möjligheten att byta ut raster mot måltidsuppehåll vid arbetsplatsen (16 §) gäller således fortfarande, med de möjligheter till avvikelser genom kollektivavtal som följer av 3 § samma lag.

Regeringens förslag: Alla arbetstagare ska ha minst 24 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila) utöver den dygnsvila på tolv timmar som arbetstagaren ska ha.

Alla arbetstagare ska ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska det ingå 24 dubbla perioder med veckovila varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag.

Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska antalet perioder med veckovila minska i motsvarande mån.

Bestämmelsen om antal viloperioder varje år ska tillämpas endast om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i gränsöverskridande driftskompatibel trafik en övervägande andel av arbetsdagarna. Genom centrala kollektivavtal ska det dock kunna göras avvikelser från denna tröskel.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Banverket* anser att avvikelser från den föreslagna tröskeln för att veckovilobestämmelserna ska tillämpas ska kunna ske även genom lokala kollektivavtal. *Fackförbundet ST* tillstyrker att avvikelser från tröskeln ska kunna göras genom kollektivavtal, och att dessa ska vara på central nivå.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 6 i bilagan till avtalet finns bestämmelser om veckovila. Genomförandet av dessa bestämmelser föranleder följande kommentar.

Definitionen av mobil arbetstagare i artikel 2.2 i bilagan till direktivet är utformad så att direktivet är tillämpligt i sin helhet så snart arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra mer än en timme av arbetsdagen i internationell tågtrafik, jfr avsnitt 5.3. Om inte direktivet är tillämpligt gäller det allmänna arbetstidsdirektivet 2003/88/EG (vilket har genomförts i arbetstidslagen), jfr artikel 1 (4) i bilagan till direktivet. Detta innebär att samtliga bestämmelser om dygnsvila, raster, veckovila etc. i den nya lagen ska tillämpas i sin helhet, även om arbetstagaren endast arbetar tillfälligt i internationell trafik. När det gäller bestämmelserna om det sammanlagda antalet perioder med veckovila under ett år (artikel 6 (2) och (3) i bilagan till direktivet) är det inte rimligt att dessa blir tillämpliga om arbetstagaren inte relativt kontinuerligt arbetar i internationellt arbete i mer än en timme av arbetsdagen. De europeiska parterna har också insett detta och vid förhandlingen av direktivet uppgett att de närmare detaljerna för arbetstagare som arbetar både nationellt och internationellt ska bestämmas nationellt. I promemorian föreslås att det bör krävas att arbetstagaren till övervägande del, dvs. mer än hälften av de arbetade dagarna under en beräkningsperiod om ett år, uppfyller villkoret om mer än en timmes arbete i internationell trafik. Om anställningen varar kortare tid än ett år bör beräkningsperioden enligt promemorian vara densamma som anställningstiden. Regeringen inser svårigheten med att hitta en lämplig gränsdragning för att inte reglerna om veckovila ska få oproportionerliga följder för det fall en arbetstagare t.ex. arbetar endast en dag i veckan i den aktuella gränstrafiken. Den i promemorian föreslagna gränsdragningen förefaller dock väl avvägd,

men det är också lämpligt som föreslås i promemorian att denna reglering kompletteras med en möjlighet för parterna att göra avvikelser från denna tröskel. Frågan är på vilken nivå det ska vara möjligt att avvika från denna bestämmelse. I promemorian föreslås att det endast ska vara möjligt genom centrala kollektivavtal. *Banverket* har förespråkat en möjlighet även på lokal nivå. Som skäl för lokala lösningar har *Banverket* åberopat dels att de små och medelstora företagen behöver denna flexibilitet för att kunna konkurrera med de traditionella järnvägsföretagen, dels att det finns jämställdhetsrisker när regleringen fastställs i lag eller på central nivå utan möjlighet till lokala lösningar eftersom individen då får en sämre möjlighet att påverka sin situation. *Fackförbundet ST* har tillstyrkt promemorians förslag att avtalslösningarna ska ske på central nivå. Regeringen har i avsnitt 5.5 uppgett att utgångspunkten är att kollektivavtalslösningar som avviker från tvingande lagstiftning normalt bör ske på central nivå såvida det inte finns ett konkret behov av att kunna reglera detta på lokal nivå, eller att andra skäl föreligger. Regeringen konstaterade i det avsnittet att de skäl som *Banverket* har åberopat inte innebar tillräckliga skäl för lokala lösningar i det fallet. Vad *Banverket* har anfört bör inte heller medföra någon annan bedömning när det gäller den särskilda beräkningsregeln om veckovila. Ingen annan remissinstans har heller framfört en åsikt liknande *Banverkets*. Regeringen anser därför i likhet med vad som föreslås i promemorian att möjligheten att avtala om en avvikelse från bestämmelsen endast bör kunna ske på central nivå.

För de arbetstagare som således uppfyller villkoret att arbeta i internationell trafik under mer än hälften av arbetsdagarna, men under kortare anställningstid än ett år, har de europeiska parterna uppgett att reglerna om antalet perioder med veckovila ska tillämpas på pro rata-basis och att detta ska regleras nationellt. Det bör således införas en bestämmelse om att om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska antalet perioder med veckovila minskas i motsvarande mån.

5.8 Körtid

Regeringens förslag: Mellan två perioder av dygnsvila ska körtiden få uppgå till högst nio timmar, vid nattarbete åtta timmar. Körtiden under en tvåveckorsperiod ska få uppgå till högst 80 timmar.

Med körtid avses den schemalagda tid under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett järnvägsfordon med undantag för den tid som går åt för tillsyn före och efter körning. I körtiden ska det ingå schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för järnvägsfordonet. En definition av begreppet järnvägsfordon ska införas.

Med nattarbete avses varje arbetspass om minst tre timmar under perioden som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00. Genom centrala kollektivavtal ska dock en annan period få bestämmas under förutsättning att direktivets minimiregler beaktas, dvs. att perioden är minst sju timmar lång och perioden kl. 00.00–05.00 ingår.

Promemorians förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens. Definitionerna av begreppen körtid, förare har justerats något i förhållande till promemorian och definitionen av begreppet tåg har bytts ut mot begreppet järnvägsfordon, samtliga ändringar utan att någon skillnad i sak är avsedd.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* konstaterar att begreppet körtid i den föreslagna lagen inte överensstämmer med definitionen i direktivet. *Tågoperatörerna* och *Almega* förespråkar begreppet järnvägsfordon i stället för tåg. *Banverket*, *Tågoperatörerna* och *Almega* anser att möjligheten att avtala om en annan nattperiod ska finnas på företagsnivå och inte central nivå. *SEKO* och *Fackförbundet ST* anser att begreppet nattetid ska omfatta perioden mellan kl. 22 och 6. *Fackförbundet ST* tillstyrker att avtal om en annan nattperiod ska ske på central nivå.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 7 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om körtid under dagtid och vid nattarbete. I artikel 2 finns definitioner på körtid, nattetid och nattarbete. Genomförandet av dessa bestämmelser föranleder följande kommentarer.

Begreppet natt

Vid nattarbete får körtiden inte överstiga åtta timmar. Nattarbete är enligt artikel 2.6 i bilagan till direktivet varje arbetspass på minst tre timmar nattetid. Nattetid är enligt punkten 5 i samma artikel varje period på minst sju timmar enligt definitionen i nationell lagstiftning som i varje fall omfattar intervallet kl. 24.00–05.00.

I promemorian föreslås att med nattarbete ska avses varje arbetspass om minst tre timmar under perioden som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00, men med möjlighet för parterna att genom centrala kollektivavtal bestämma en annan period, under förutsättning att direktivets minimiregler beaktas, dvs. att perioden är minst sju timmar lång och perioden kl. 00.00–05.00 ingår. Regeringen delar denna bedömning. Det är lämpligt att lämna tillämpningen av begreppet natt till parterna att avgöra för att inte i onödan komplicera fastläggandet av tidtabeller och arbetsscheman. Härvid har dock *Banverket*, *Tågoperatörerna* och *Almega* uppgett att nattbegreppet måste kunna fastställas på lokal nivå eftersom tidtabeller och arbetsscheman utarbetas på företagsnivå. Som ytterligare skäl för lokala lösningar har *Banverket* åberopat dels att de små och medelstora företagen behöver denna flexibilitet för att kunna konkurrera med de traditionella järnvägsföretagen, dels att det finns jämställdhetsrisker när regleringen fastställs i lag eller på central nivå utan möjlighet till lokala lösningar eftersom individen då får en sämre möjlighet att påverka sin situation. *Fackförbundet ST* har tillstyrkt promemorians förslag att avtalslösningar ska ske på central nivå. Regeringen har i avsnitt 5.5 uppgett att utgångspunkten är att kollektivavtalslösningar som avviker från tvingande lagstiftning normalt bör ske på central nivå såvida det inte finns ett konkret behov av att kunna reglera detta på lokal nivå, eller att andra skäl föreligger. Även om nattbegreppet är lämpligt att definieras på företagsnivå eftersom tidtabeller och arbetsscheman utarbetas på denna nivå, är nattarbetsregleringen av sådan särskild vikt

för arbetstagarens skydd och hälsa att regleringen kring denna inte bör lämnas till direkt till de lokala parterna att bestämma. När det gäller de av Banverket åberopade jämställdhets- och konkurrensskäl kan nämnas att regeringen i avsnitt 5.5 konstaterade att dessa skäl inte innebar tillräckliga skäl för lokala lösningar i det fallet. Vad Banverket har anfört bör inte heller medföra någon annan bedömning när det gäller fastställandet av nattbegreppet. Begreppet natt bör därför avgöras centralt. Inget hindrar dock att parterna genom centrala kollektivavtal lämnar frågan till de lokala parterna att avgöra. Regeringen anser därför i likhet med vad som föreslås i promemorian att möjligheten att avtala om en avvikelse från bestämmelsen endast bör kunna ske på central nivå.

SEKO och *Fackförbundet ST* har ansett att begreppet nattetid ska omfatta perioden mellan kl. 22 och 6 eftersom det inte finns någon anledning att skapa en annan regel än vad som gäller enligt arbetstidslagen. Regeringen instämmer i att ett nattbegrepp som omfattar samma period som enligt arbetstidslagen skulle vara enklare att tillämpa. Detta skulle dock innebära att direktivet genomförs på ett mer långtgående sätt än vad direktivet kräver. Några mer bärande skäl för en sådan utvidgning av direktivets definition har inte visats finnas. Inget hindrar dock parterna att avtala om en längre nattperiod.

I promemorian avviker definitionen av begreppet körtid från direktivets ordalydelse. Av promemorian framgår dock inte att någon avsikt finns att i sak avse någon skillnad. Avvikelsen har noterats av *Kammarrätten i Sundsvall* som föreslår en utformning i närmare anslutning till direktivets lydelse. Även om definitionen i promemorian i sak inte är avsedd att innebära någon skillnad jämfört med direktivet bör enligt regeringen definitionen i lagen – för att undvika missförstånd – inte avvika från direktivets ordalydelse.

Begreppet lokomotiv

Enligt artikel 2.8 i bilagan till direktivet är en förare varje arbetstagare som har till uppgift att köra ett lokomotiv. Det förekommer dock t.ex. att tåg inte har separata lok för enbart föraren utan att både förarplats och passagerarplatser finns i samma järnvägsfordon. För att göra regleringen så teknikneutral som möjligt föreslogs i promemorian att begreppet lok vid genomförandet skulle ersättas med det mer allmänna begreppet tåg, som också definierades genom en icke uttömmande uppräkningslista. *Tågoperatörerna* och *Almega* har därvid förespråkat att begreppet järnvägsfordon ska användas i stället för begreppet tåg. Även regeringen anser att begreppet lokomotiv är mindre lämpligt att använda eftersom detta skulle utesluta en stor andel av tågen, bl.a. s.k. motorvagnar. Det kan inte vara avsikten med direktivet att förare av tåg som inte dras (eller påskjuts) av ett lokomotiv inte ska få del av den aktuella kör- och vilotidsregleringen. Begreppet lokomotiv bör således ersättas med ett annat begrepp som omfattar samtliga framföranden av tåg, oavsett den tekniska utformningen, var i tåget förarplatsen är placerad etc. Begreppet tåg, som i och för sig är ett sådant allmänt begrepp som skulle kunna användas, är dock – som *Tågoperatörerna* och *Almega* också uppger – ett begrepp som inte är vedertaget inom branschen, även om det i allmänhet inte torde vara

något problem med att förstå vad som avses. Frågan är om begreppet järnvägsfordon är lämpligare. Enligt 1 kap. 4 § järnvägslagen förstås med järnvägsfordon rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår. Detta begrepp torde uppfylla de krav som har eftersträvat i promemorian. Begreppet järnvägsfordon bedöms också enligt nämnda remissinstanser täcka in både EG-direktivets och promemorians intentioner. Ett järnvägsfordon kan i och för sig också utgöras av t.ex. en godsvagn, eftersom den, åtminstone med hjälp av t.ex. lok, kan framföras på järnvägsspår. En sådan konsekvens har dock inte några som helst praktiska följder i detta sammanhang. Regeringen föreslår således att begreppet lokomotiv i bestämmelserna om förares körtid ska ersättas med begreppet järnvägsfordon. En definition av begreppet bör också införas. Som förebild bör således tas definitionen i järnvägslagen, men ordet "lok" bör uttryckligen också nämnas eftersom detta begrepp trots allt är det som används i direktivet. Definitionen på järnvägsfordon bör således lyda "lok eller annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår". Tillägget av "lok" innebär som nämnts dock inte att någon skillnad i sak mellan definitionerna avses.

5.9 Tjänstgöringslista

Regeringens förslag: En arbetsgivare ska föra en tjänstgöringslista som visar arbetstagarnas faktiska arbetstid och vila samt schemalagda körtid. Tjänstgöringslistan ska bevaras hos arbetsgivaren i minst ett år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den del av tjänstgöringslistan som avser den arbetstagaren. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället ska ha rätt att på begäran få en sådan kopia.

Promemorians förslag: I promemorian saknas i lagtexten en angivelse att det är den faktiska arbetstiden och vilan respektive schemalagda körtiden som avses. Detta är dock avsikten vilket också framgår av författningskommentaren i promemorian.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* anser att bestämmelserna om vilka uppgifter som tjänstgöringslistan ska omfatta kan tolkas som en inskränkning jämfört med vad som gäller enligt avtalet. *Tågoperatörerna* och *Almega* anser att rätten för fackliga organisationer att ta del av tjänstgöringslistan är för långtgående.

Skälen för regeringens förslag

I artikel 8 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om att en tjänstgöringslista som visar de mobila arbetstagarnas arbetstimmar och vila per dag ska föras så att det går att kontrollera att bestämmelserna i avtalet följs. Enligt artikeln är det detaljerade uppgifter om de *faktiska* arbetstimmarna som avses. I promemorian saknas denna precisering i lagtexten. *Kammarrätten i Sundsvall* har uppgett att detta kan medföra tolkningsproblem vid en jämförelse med bestämmelsen i direktivet. För att undvika tolkningsproblem bör det i lagtexten och inte enbart i för-

fattningskommentaren anges att det är den faktiska arbetstiden och vilan som avses. Genomförandet av artikeln föranleder vidare även följande kommentarer.

Även körtiden ska antecknas

Enligt den nämnda artikeln ska tjänstgöringslistan visa ”arbetstimmar och vila”. De europeiska parterna har dock vid förhandlingen av direktivet uppgett att listan ska innehålla uppgifter om alla avtalets delar, inkluderande körtiden. Enligt artikeln är syftet med listan att kunna kontrollera att bestämmelserna ”i detta avtal” följs. Det bör därför vid genomförandet i svensk rätt anges att även körtiden ska anges i tjänstgöringslistan. I avsnitt 5.8 har redogjorts för att med körtid avses den schemalagda arbetstiden. Det är således, till skillnad från när det gäller arbetstid och vila, den schemalagda och inte den faktiska körtiden som ska framgå av tjänstgöringslistan. Även denna precisering bör framgå av lagtexten och inte enbart av författningskommentaren.

Rätt att få ut tjänstgöringslistan.

Enligt artikeln ska detaljerade uppgifter om de faktiska arbetstimmarna per dag ”hållas tillgängliga”. De europeiska parterna har förklarat att listorna ska vara tillgängliga för arbetarna och för de nationella myndigheterna. Det bör således i lagen anges att arbetstagaren har rätt att få ut den del av listan som avser dennes uppgifter. I avsnitt 5.10 behandlas tillsynsmyndighetens rätt att få ut listan.

I promemorian föreslås att även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället ska ha rätt att på begäran få ut en kopia av tjänstgöringslistan. Denna rätt har ifrågasatts av *Tågoperatörerna* och *Almega* som anser att rätten för andra än arbetstagarna att få ut tjänstgöringslistorna måste förutsätta samtycke från medlemmen i den fackliga organisationen och att rätten enbart måste kunna tillfalla en facklig organisation som arbetsgivaren är kollektivavtalsbunden till. Enligt promemorian har förebild för regleringen tagits i arbetstidslagen och lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Även om en tjänstgöringslista enligt den nu föreslagna lagen av naturliga skäl kommer att innehålla mer detaljerade bestämmelser än en övertidsjournal enligt arbetstidslagen, anser regeringen att den roll som de fackliga organisationerna av tradition har vid bevakningen av arbetstagarnas arbetsvillkor är så pass viktig att den inte bör innebära en inskränkning av möjligheten att ta del av dessa tjänstgöringslistor. På motsvarande sätt genomfördes rätten att ta del av den registrerade arbetstiden enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Regeringen finner således att även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället bör ha rätt att på begäran få en kopia på tjänstgöringslistan.

Regeringens förslag: Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsyn.

För att kunna utöva tillsynen ska tillsynsmyndigheten ha rätt att av arbetsgivaren på begäran få upplysningar och handlingar och att få tillträde till arbetsställen.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp ska dock få göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att lagen ska följas. I beslut om föreläggande eller förbud ska tillsynsmyndigheten få sätta ut viten.

Promemorians förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens. I promemorian föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

Remissinstanserna: *Järnvägsstyrelsen* tillstyrker att tillsynen av arbetstider samlas på en myndighet. *Arbetsmiljöverket* anser att verket inte bör vara tillsynsmyndighet utan att tillsynen bör utövas av den myndighet som har ansvar för järnvägsfrågor.

Ingen remissinstans har några invändningar mot förslaget i den del det gäller genomförandet av tillsynen.

Skälen för regeringens förslag

Tillsynsmyndighet

I promemorian föreslås att regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsyn. Regeringen instämmer i denna bedömning. Valet av tillsynsmyndighet ligger inom regeringens ansvarsområde och bör inte regleras i lag. I promemorian redogörs dock kort för att flera skäl talar för att Arbetsmiljöverket bör vara tillsynsmyndighet, men att detta val också bör beakta om den nya Transportstyrelsen (jfr dir. 2007:15) ska få till uppgift att utöva tillsyn av arbetstider inom övriga transportsektorer. *Arbetsmiljöverket* har uppgett att verket inte bör vara tillsynsmyndighet utan att uppgiften bör ligga på den myndighet som har ansvar för järnvägsfrågor. Arbetsmiljöverket har dessutom i andra sammanhang begärt att bli befriat från uppgiften att utöva tillsyn av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. *Järnvägsstyrelsen* har å andra sidan uppgett att tillsynen av arbetstider bör samlas på en myndighet.

Den 14 februari 2008 avlämnades Transportstyrelseutredningens delbetänkande Transportinspektionen, En myndighet för all trafik (SOU 2008:9). Utredningen har således valt att kalla myndigheten Transportinspektionen. När det gäller frågan om hur kontrollen av bl.a. arbetstider

på väg och hos företag ska organiseras och fördelas mellan myndigheterna har utredningen i delbetänkandet (s. 93) inte lämnat något förslag utan bedömt att denna fråga bör prövas i ett sammanhang i samband med att Vägverket och polisen har avrapporterat sitt regeringsuppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna, vilket ska ske senast den 2 maj 2008. I delbetänkandet (s. 96) anges att utredningen återkommer med ett samlat förslag till hur bl.a. regleringen och tillsynen enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete bör organiseras. Huvudbetänkandet ska redovisas senast den 2 maj 2008.

Regeringen kommer att beakta samtliga dessa aspekter i det kommande arbetet med att utse tillsynsmyndighet. Eftersom valet av tillsynsmyndighet således bör avvakta överlämnandet av slutbetänkandet från utredaren av den nya Transportstyrelsen är tiden fram till dess direktivet ska vara genomfört, dvs. den 27 juli 2008, väldigt kort. Det ska därvid nämnas att regeringen i avsnitt 6 föreslår ett senare ikraftträdande av den föreslagna lagstiftningen än vad som krävs enligt direktivet. På så sätt kommer tillsynsmyndigheten att få något mer tid på sig för nödvändiga förberedelser.

Genomförande av tillsynen

För att tillsynen ska kunna genomföras bör tillsynsmyndigheten ha rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar, t.ex. tjänstgöringslistor, som behövs för tillsynen och få tillträde till arbetsställena för att kunna utöva tillsynen. Vidare bör polismyndigheten vara skyldig att lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp bör dock få göras endast om det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen behöver tillgripas, eller det annars finns synnerliga skäl. Tillsynsmyndigheten bör få meddela förelägganden eller förbud och i samband med detta sätta ut viten. Motsvarande möjligheter finns enligt arbetstidslagen, lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

I promemorian föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen. Det framgår inte annat än att det endast är rena verkställighetsföreskrifter som avses. Något bemyndigande om detta behövs därför inte.

Regeringens förslag: Till böter eller fängelse i högst ett år ska den arbetsgivare dömas som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats av tillsynsmyndigheten. Detta ska dock inte gälla om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

Till böter ska den arbetsgivare dömas som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att
 - a. arbetstagaren inte fått föreskriven dygnsvila eller veckovila, såvida inte avvikelse har gjorts på enligt lagen tillåtet sätt,
 - b. arbetstagarens körtid överstigit vad som är tillåtet,
 - c. raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i lagen, såvida inte tågförsening skett,
2. inte uppfyller sin skyldighet att föra tjänstgöringslista, eller
3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när tillsynsmyndigheten har begärt upplysningar eller handlingar.

En arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som strider mot vad som är tillåtet enligt lagen ska betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett. Om det är skäligt, ska skadeståndet kunna sättas ned helt eller delvis.

För en arbetsgivare som inte fullgör sina plikter enligt kollektivavtal ska det gälla som anges om påföljd i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 4 i direktivet ska medlemsstaterna fastställa lämpliga påföljder för överträdelse av de nationella bestämmelser som fastställs för tillämpning av detta direktiv. Påföljderna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Bestämmelserna om dygnsvila, veckovila, raster och tjänstgöringslista ersätter för den aktuella sektorn motsvarande eller liknande bestämmelser i arbetstidslagen. Bestämmelserna i arbetstidslagen är straffsanktionerade. Dessutom innehåller arbetstidslagen civilrättsliga sanktioner i form av bl.a. skadeståndsskyldighet. Det bör därför införas motsvarande sanktioner i den föreslagna lagen. Detta innebär följande. En arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats av tillsynsmyndigheten ska kunna dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Detta ska dock inte gälla om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite. En arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet 1) förlägger arbetet så att bestämmelserna om dygns- och veckovila, körtid och raster inte har kunnat följas av arbetstagarens såvida inte avvikelse har gjorts i kollektivavtal 2) inte uppfyller sin skyldighet att föra tjänstgöringslista eller 3) lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när tillsynsmyndigheten har begärt upplysningar eller handlingar, ska vidare kunna dömas till böter. En arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som

strider mot vad som är tillåtet enligt lagen ska betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett. Om det är skäligt ska skadeståndet kunna sättas ned helt eller delvis.

För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal ska gälla vad som anges om påföljd i avtalet eller i lagen om medbestämmande i arbetslivet.

Till skillnad mot vad som är fallet i arbetstidslagen bör straffansvaret dock kräva både att arbetsgivaren har förlagt arbetet så att bestämmelserna om dygns- och veckovila, körtid och raster inte kan följas, och att arbetstagaren verkligen har arbetat eller kört mer än vad lagen medger. Det är inte rimligt att straffansvar kan uppkomma redan vid en så tidig tidpunkt som vid anlitaandet av arbetstagaren. Det kan t.ex. tänkas att – efter tidpunkten för anlitaandet av arbetstagaren – undantag görs i kollektivavtal, vilket gör att arbetsgivaren när arbetet har utförts inte har brutit mot några bestämmelser. En motsvarande ordning när det gäller straffansvarets inträde gäller enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete (jfr prop. 2004/05:132 s. 64–65).

5.12 Överklagande m.m.

Regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och förbud ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Tillsynsmyndigheten ska få förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att tillsynsmyndighetens beslut enligt lagen ska få överklagas hos regeringen.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Dalarnas län och Domstolsverket* har inget att erinra mot förslaget. *Länsrätten i Stockholms län och Länsrätten i Västmanlands län* instämmer i att överklagandebestämmelserna bör anpassas till vad som kommer att gälla för övriga arbetsmiljöärenden. *Länsrätten i Stockholms län* anser dessutom att för det fall regeringen inte kommer att vara besvärinstans, en konsekvensanalys måste göras för de allmänna förvaltningsdomstolarna. *Kammarrätten i Sundsvall* efterfrågar en precisering av vilka beslut som ska kunna överklagas.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande instansordning för arbetsmiljöärenden

Förslagen i denna proposition innebär att frågor om arbetstid m.m. för anställd tågpersonal i internationell trafik kommer att regleras både i arbetstidslagen och den nu föreslagna lagen om kör- och vilotid vid internationell tågtrafik. Även om det i denna proposition inte föreslås vilken myndighet som ska utöva tillsyn enligt den nu föreslagna lagen (se avsnitt 5.10), finns det anledning att göra jämförelser med arbetstidslagen när det gäller överklagandebestämmelserna, bl.a. eftersom en tillsynsförrättning hos en arbetsgivare som utgångspunkt bör omfatta en kontroll

av bestämmelserna i båda dessa författningar. Bestämmelserna i den nu föreslagna lagen bör inte heller, för att så långt det är möjligt underlätta för tillämpningen, avvika mer än nödvändigt från arbetstidslagens struktur.

Enligt arbetstidslagen gäller för närvarande att Arbetsmiljöverkets beslut i dispensärenden och beslut om tillstånd om nödfallsövertid får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs därvid vid överklagande till kammarrätten. Andra beslut som Arbetsmiljöverket har meddelat enligt arbetstidslagen får överklagas hos regeringen. I promemorian föreslås följaktligen att samma ordning bör gälla för beslut enligt den nu föreslagna lagen.

I promemorian uppmärksammas dock att detta ställningstagande kan komma att påverkas av dels vad regeringen kommer att besluta om när det gäller överklaganden av arbetsmiljöärenden i övrigt (jfr Ds 2007:32), dels vilka uppgifter den nya Transportstyrelsen kommer att få (jfr dir. 2007:15).

Ny instansordning för arbetsmiljöärenden föreslås

Regeringen har den 28 februari 2008 beslutat propositionen Ny instansordning för arbetsmiljöärenden (2007/08:62), i vilken regeringen föreslår att överklagande av Arbetsmiljöverkets beslut alltid ska ske hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Förslagen i den propositionen omfattar förutom beslut enligt arbetsmiljölagen även beslut enligt arbetstidslagen, lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete samt lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Förslagen innebär således att instansordningen blir densamma för samtliga dessa transportslag. Som skäl för förslaget anförs framför allt att den prövning som görs i arbetsmiljöärendena, där arbetstidsfrågor ingår, i realiteten är en rättslig prövning och att utrymmet för skönsmässiga bedömningar inte är så framträdande att detta bör tillmätas avgörande betydelse för frågan om regeringen eller domstolarna ska överpröva Arbetsmiljöverkets beslut. Någon anledning att i det nu aktuella lagstiftningsärendet avvika från de i den propositionen föreslagna instansordningsbestämmelserna finns inte. Bestämmelserna i den nu föreslagna lagen innebär en specialreglering i förhållande till vissa delar av arbetstidslagen. I övriga delar ska arbetstidslagen gälla för tågpersonalen. Det vore olämpligt att ha olika instansordningar för beslut enligt dessa två kompletterande regelverk. Vidare är de beslut som kan komma att fattas enligt den nu föreslagna lagen i samma mån som enligt t.ex. arbetstidslagen framför allt rättsliga bedömningar utan större inslag av intresseavvägningar.

Med anledning av att *Länsrätten i Stockholms län* efterfrågat en konsekvensanalys för det fall denna instansordning väljs hänvisas till avsnitt 7.

Under den första rubriken i detta avsnitt har angetts att hänsyn även bör tas till vilka uppgifter den nya Transportstyrelsen kommer att få, t.ex. om tillsynen av arbetstidsbestämmelserna för transportsektorerna ska föras till den nya myndigheten. Transportstyrelseutredningen kommer i sitt slutbetänkande, vilket ska redovisas senast den 2 maj 2008, att behandla frågan om hur bl.a. tillsynen av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska organiseras, jfr SOU 2008:9 s. 93 och 96.

Även om instansordningen enligt den nu föreslagna lagen inte är avhängig av Transportinspektionens uppgifter kan det finnas skäl att ha gemensamma instansordningsbestämmelser för samtliga beslut av den myndigheten. Om Transportinspektionen får ansvaret för tillsynen av arbetstidsbestämmelserna får det övervägas om detta också bör föranleda en översyn av instansordningsbestämmelserna.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis föreslås att tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. En precisering bör dock göras att det endast är tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och förbud som ska kunna överklagas, vilket också har efterfrågats av *Kammarrätten i Sundsvall*. Några andra beslut är inte aktuella som överklagandeärenden. Beslut om begäran om handräckning av polismyndigheten bör således inte vara överklagbara. I stället kan sådana beslut angripas på andra sätt, t.ex. genom skadeståndstalan.

Tillsynsmyndigheten bör slutligen få förordna att dess beslut ska gälla omedelbart. Det är också samma ordning som gäller enligt t.ex. arbetstidslagen.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Överensstämmer i princip med regeringens. I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 27 juli 2008 men tillämpas först den 14 december 2008.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* ifrågasätter om det är korrekt att avvakta med tillämpligheten på föreslaget sätt eftersom detta skulle kunna innebära att direktivets minimiregler inte respekteras under viss tid. *SEKO* och *Fackförbundet ST* motsätter sig ett senare genomförande av direktivet än det datum som gäller enligt direktivet. *SEKO* uppger att avtalet som direktivet baseras på undertecknades år 2004 vilket innebär att det sedan dess har gällt, att det är väl känt i branschen och i praktiken har tillämpats ett antal år. *Banverket* anser att direktivet inte bör genomföras förrän de europeiska parterna har avslutat sina

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 5 i direktivet ska direktivet genomföras senast den 27 juli 2008. I promemorian föreslås att de författningsändringar som krävs för att genomföra direktivet ska träda i kraft den 27 juli 2008 men tillämpas först i samband med att nästkommande tågplan börjar gälla, den 14 december 2008. Eftersom direktivet är ett minimidirektiv och det i vissa avseenden är mer gynnsamt för arbetstagarna än vad som gäller enligt arbetstidslagen skulle det i promemorian föreslagna genomförandet i och för sig, som *Åklagarmyndigheten* också uppger, innebära att arbetstagarna under en kortare tid inte erhåller det förbättrade skydd som direktivet innebär. Det är naturligtvis också korrekt som *SEKO* uppger att innehållet i avtalet är känt av de berörda sedan länge. Däremot är avtalet inte tillämpligt förrän den tidpunkt för genomförandet som rådet har bestämt har inträtt. För de parter som enligt *SEKO* ändå redan tillämpar avtalet saknar tidpunkten för genomförandet i Sverige i princip betydelse. Regeringen instämmer dock i promemorians förslag och anser att det finns goda skäl att ändå avvakta något med genomförandet. Enligt 5 kap. 4 § järnvägsförordningen (2004:526) ska nämligen infrastrukturförvaltarens tågplan, dvs. planen över användandet av järnvägsinfrastruktur under viss angiven period, börja gälla andra lördagen i december. Denna tidpunkt följer av EG-direktivet 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg⁹. På grundval av tågplanen sätts därefter tidtabellerna och läggs personalens scheman. En ändring av den berörda personalens arbetstider under gällande tågplan är därför mindre lämplig och skulle medföra onödiga merkostnader för företagen. Ändringar av arbetstidsreglerna kan medföra ändringar i arbetsscheman vilket också kan påverka möjligheterna för företagen att utföra trafiken enligt fastslagen tidtabell med befintlig personal. De författningsändringar som ska genomföra direktivet bör således börja tillämpas först när den nästkommande tågplanen börjar gälla i enlighet med järnvägslagstiftningen, dvs. klockan 24.00 den andra lördagen i december. I praktiken innebär detta att lagens regler ska börja gälla söndagen den 14 december 2008. Någon anledning att, som *Banverket* anser, avvakta genomförandet av direktivet till dess de europeiska parterna har avslutat sina omförhandlingar av avtalet finns dock inte. Regeringen har i stället föreslagit, se avsnitt 5.5, att regeringen ska få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om de eventuella förändringar av avtalet – och därmed direktivet – som dessa omförhandlingar kan leda fram till.

⁹ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29 (Celex 32001L0014). Direktivet är senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44, Celex 32004L0049). Tidpunkten för tågplanen ändrades genom kommissionens beslut 2002/844/EG av den 23 oktober 2002 om ändring av direktiv 2001/14/EG när det gäller tidpunkten för ändring av tågplanen för järnvägstransporter (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30, Celex 32002D0844).

Det finns ytterligare skäl för att något senarelägga genomförandet av direktivet. Oavsett vilken myndighet som ska utöva tillsyn av lagen kommer denna myndighet inte att kunna utses förrän tidigast när utredaren av den nya Transportstyrelsen har lämnat sitt slutbetänkande, dvs. senast den 2 maj 2008, se avsnitt 5.10. Tiden därefter fram till den 27 juli 2008 blir därmed alltför kort för att tillsynsmyndigheten ska kunna vidta de åtgärder som krävs för att tillsynen ska kunna fungera till detta datum. Även detta skäl talar således för att genomförandet av direktivet måste skjutas något framåt i tiden.

Någon anledning att, som föreslås i promemorian, separera ikraftträdandetidpunkten och tillämpningstidpunkten finns dock inte. Lagändringarna bör därför träda i kraft den 14 december 2008. Någon särskild bestämmelse om att lagändringarna också ska tillämpas vid detta datum behövs då inte.

Under en övergångsperiod kommer tillsynsförrättningar utföras efter ikraftträdandet men avse förhållanden som ligger före denna tidpunkt. Tillsynen ska då naturligtvis göras i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tiden för de förhållanden som kontrolleras. En övergångsbestämmelse om detta bör således införas.

7 Kostnader och andra konsekvenser

Staten och miljön

Förslaget påverkar inte statsbudgeten.

I promemorian anges att förslaget inte torde ha några nämnvärda samhällsekonomiska konsekvenser. *Tågoperatörerna* och *Almega* invänder mot påståendet och menar att all reglering som motverkar spår-bunden trafik och i stället gynnar flyg- och vägtrafik givetvis påverkar miljön i negativ mening och också medför högre kostnader på grund av en förstörd miljö. De långsiktiga konsekvenserna är enligt dem dock svåra att överblicka. Det är enligt regeringen naturligtvis riktigt att begränsningen av antalet perioder av dygnsvila utanför bostaden i direktivet är något oförmånligare än för arbetstagare inom andra transportslag. En sådan effekt som remissinstanserna förutspår förutsätter dock att övriga faktorer är oförändrade. I regeringens politik för ett klimat-anpassat transportsystem är ett mycket viktigt inslag underlättandet av en övergång till järnvägstransporter. I årets budget har regeringen t.ex. valt att prioritera järnvägsunderhåll. De arbetsrättsliga reglerna måste ses i ett större sammanhang där regeringens satsningar innebär att transporter på järnväg kommer att bli mer konkurrenskraftiga än i dag. Det ska också erinras om att bestämmelsen om antalet perioder med dygnsvila utanför bostaden redan i dag är föremål för omförhandling av de europeiska parterna (jfr avsnitt 5.5). Regeringen följer naturligtvis dessa förhandlingar och har också i förslaget till ny lag föreslagit en reglering som innebär att förändringar i dessa delar av avtalet och direktivet snabbt kan genomföras i den svenska lagstiftningen, ett förslag som också har tillstyrkts av *Tågoperatörerna* och *Almega*.

Arbetstidslagen (1982:673) innehåller bestämmelser om bl.a. dygns- och veckovila, raster och skyldighet för arbetsgivaren att föra anteckningar om jourtid, övertid och mertid. Arbetsgivarna och arbetstagarna inom järnvägssektorn omfattas av dessa bestämmelser i dag. Bestämmelserna om dygns- och veckovila och raster i den nya lagen medför således inte några nya typer av bestämmelser. Endast bestämmelsen om högsta tillåtna körtid samt skyldigheten att upprätta en tjänstgöringslista kan sägas innebära faktiskt nya uppgifter att kontrollera. Eftersom en kontroll av efterlevnaden av den nya lagen naturligtvis bör göras i samband med en kontroll av efterlevnaden av övriga bestämmelser som gäller för tågpersonalen, men som finns i arbetstidslagen, bör antalet tillsynsfrättningar och därmed i slutänden antalet överklagade ärenden som förs till förvaltningsdomstol således inte öka eller öka ytterst marginellt.

Även den nya lagens straffbestämmelser är utformade med arbetstidslagen som förebild. Den enda materiella regel som har tillkommit i den nya lagen avser bestämmelsen om maximal körtid. Antalet arbetstagare som ingår i tågpersonalen som omfattas av den föreslagna lagstiftningen är inte fler än som omfattas av arbetstidslagen. Antalet tillsynsändren torde inte öka särskilt mycket eftersom de företag som ska kontrolleras i dag omfattas av arbetstidslagens tillsynsansvar. Däremot kan den nya lagen i ett inledande skede innebära att vissa utbildningsinsatser måste göras. Denna tillfälliga kostnadsökning bedöms i vilket fall som helst rymmas inom befintliga anslag. Vidare torde således antalet mål i de allmänna domstolarna inte öka eller öka ytterst marginellt till följd av den nya lagen. Den ökning av antalet mål som den nya lagstiftningen eventuellt kommer att medföra bedöms i vilket fall som helst rymmas inom befintliga anslag.

Polisen har handräckningsskyldighet enligt arbetstidslagen. I den nya lagen införs krav på arbetsgivaren att föra tjänstgöringslista. Eftersom en skyldighet att föra anteckningar om arbetstiden redan finns i arbetstidslagen, dock med en möjlighet att avtala bort i kollektivavtal, samt antalet företag som ska kontrolleras inte ökar med den nya lagen, torde antalet handräckningsärenden för polisen knappast bli fler än i dag. Möjligheten att begära handräckning enligt den nya lagen är dessutom mer begränsad jämfört med arbetstidslagen. Förslaget om eventuell hjälp från polismyndighet att kontrollera arbetsgivarnas register med arbetstider etc. bedöms i vilket fall som helst rymmas inom befintliga anslag.

Konsekvenser för arbetsmiljön

Förslagen innebär vissa förbättringar från arbetsmiljösynpunkt eftersom bestämmelserna är förmånligare för arbetstagaren än nuvarande motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen och de nu föreslagna bestämmelserna inte är möjliga att avtala bort på samma sätt som enligt arbetstidslagen. Begränsningen av förarens körtid är dessutom något som hittills varit helt oreglerat.

Det är också viktigt att uppmärksamma att förslaget innebär att arbetsgivaren är skyldig att föra en tjänstgöringslista. På varje berört företag

ska finnas en dokumentation av arbets- och körtidsförhållandena. I dag kan den bestämmelse i arbetstidslagen som säger att arbetsgivaren ska föra anteckningar om jourtid, övertid och mertid, frångås genom kollektivavtal. Bestämmelsen om tjänstgöringslista i den nya lagen kan inte frångås. Detta torde vad gäller såväl myndighetstillsyn som möjligheter för de fackliga organisationerna att ta del av arbetstidsförhållandena på företagen vara en förbättring i arbetsmiljöhänseende.

Företagen och konkurrensförutsättningarna

De nya reglerna torde generellt sett inte innebära något behov av större förändringar av de arbetstidsförhållanden och den bemanning som gäller för närvarande inom internationella järnvägstransporter. För vissa arbetstagare, de som under vissa perioder har mycket arbetstid och som arbetar långa arbetspass, kan reglerna medföra vissa begränsningar. Den största begränsningen finns i det förhållandet att antalet övernattningar utanför bostaden begränsas till en innan arbetstagaren åter måste få sin vila i sin normala bostad, såvida inte parterna kommer överens om att ytterligare en period med dygnsvila får tas utanför bostaden innan dygnsvilan ska tas i bostaden (jfr avsnitt 5.5). I dag finns inte några sådana begränsningar av var dygnsvilan ska utövas. Om detta kommer att leda till ökade kostnader för företagen och hur stora de i så fall blir är mycket svårt att bedöma. Från arbetsgivarnas sida har framförts att direktivet, och då särskilt just begränsningen av antalet övernattningar utanför bostaden för arbetstagaren, innebär en konkurrensnackdel för tågtrafiken jämfört med framför allt lastbilstransporter. T.ex. anför *Tågoperatörerna* att förslaget motverkar EU:s ambition att öka den internationella godstrafiken på en avreglerad marknad. När den internationella persontrafiken avregleras år 2010 försvåras enligt Tågoperatörerna förutsättningarna för svenska järnvägsföretag att konkurrera om den internationella trafiken om förslaget genomförs. Även *Almega* framför liknande synpunkter. Regeringen vill därmed erinra om att en sådan effekt som Tågoperatörerna förutspår i så fall kommer att uppstå i samtliga medlemsländer, även om storleken på effekten möjligen kan variera beroende på de geografiska förutsättningarna. Regeringen vill också betona att direktivet enbart är en del av det sammantagna arbetsrättsliga regelverket om arbets- och vilotider m.m. inom de olika transportslagen. Även inom de övriga transportsektorerna förekommer speciella arbetstidsregleringar som gäller enbart arbetstagarna i de transportslagen. Även om just denna dygnsviloregel är oförmånlig för tågtrafiken kan man enligt regeringen inte se enbart på denna fråga isolerat utan bör beakta hela regelverket om arbetstider m.m. Då framgår det knappast att just spårtrafiken är missgynnad när det gäller arbetstidsregleringen. Regeringen kommer dock naturligtvis att studera vilka effekter som genomförandet av direktivet får. Dessutom är, som redan nämnts i inledningen av detta avsnitt, avtalet under omförhandling av de europeiska parterna.

Det bör också nämnas att i kommissions vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010*, i vilken bl.a. riktlinjerna för avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden dras upp, nämns att

avregleringen bör åtföljas av en harmonisering på områdena driftskompatibilitet och säkerhet. Det nu aktuella direktivet är i första hand ett socialt direktiv som syftar till bättre arbetsvillkor för arbetstagarna. Bättre arbetsvillkor i form av t.ex. mer vila och begränsad körtid är dock en faktor som också förbättrar säkerheten för trafiken. Detta framgår också av att avtalet uttryckligen anger att det är nödvändigt att utveckla en säker trafik över gränserna, jfr andra beaktandesatsen till avtalet. Direktivet bör således även kunna ses som en del av de åtgärder som avses i vitboken. Även på gemenskapsrättslig nivå är därmed regleringen av kör- och vilotider inom järnvägssektorn en del i det stora paket som sett till dess helhet bl.a. syftar till att flytta trafik från framför allt väg till bl.a. järnväg.

Slutligen ska också nämnas att antalet sträckor med internationell järnvägstrafik som omfattas av den nya lagen är få. Dessutom föreslås att lagen inte ska tillämpas på viss gränstrafik, t.ex. sträckan Malmö–Köpenhamn (jfr avsnitt 5.4). Antalet operatörer på de övriga sträckorna är i dag få, och även om den gemensamma marknaden innebär att antalet operatörer kan komma att öka innebär karaktären av infrastrukturen i sig att antalet operatörer som kan komma att omfattas av lagen även i framtiden inte blir särskilt många. I princip är samtliga dessa operatörer relativt stora företag som torde ha organisatoriska förutsättningar för de administrativa förändringar som förslagen medför.

Jämställdhet

Bestämmelserna i direktivet innebär i och för sig striktare kör- och vilotidsbestämmelser än vad som gäller enligt nuvarande lagstiftning i Sverige. Skillnaden är dock relativt liten, med undantag för begränsningen av dygnsvilan utanför bostaden. Förslagen torde därför inte göra mer än en ytterst marginell skillnad ur en jämställdhetssynpunkt. *DSB Sverige AB* har påpekat att det krävs flexibla regler för att underlätta arbetsliv och familjeliv. Regeringen har därför också strävat efter att så långt det är möjligt tillåta avvikelser från bestämmelserna genom kollektivavtal, vilket ökar flexibiliteten.

8.1 Förslaget till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Lagens innehåll och tillämpningsområde

1 §

Av *andra stycket* framgår att för att lagen ska tillämpas krävs att arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i den driftskompatibla gränsöverskridande trafiken i mer än en timme av arbetsdagen. Det är alltså den schemalagda arbetstiden och inte den faktiskt arbetade tiden som är avgörande för om lagen är tillämplig. En tågförsening som innebär att en arbetstages schemalagda arbetstid i internationell trafik om 1 timme ökar till en faktisk arbetstid om 1 timme och 10 minuter innebär således inte att lagen genom detta blir tillämplig.

Några definitioner motsvarande direktivets definitioner på arbetstid och vilotid har inte införts i lagen. Begreppen är inte heller definierade i svensk lagstiftning i övrigt. Direktivets definition på arbetstid är i de franska och engelska versionerna emellertid överensstämmande med arbetstidsdirektivets (2003/88/EG) definition på arbetstid. Arbetstidsdirektivet har genomförts i arbetstidslagen (1982:673). Begreppen bör därför så långt det är möjligt, inom ramen för definitionen i direktivet och direktivets bestämmelser i övrigt, ges samma innebörd som i arbetstidslagen. Ytterst avgörs begreppen i direktivets mening av EG-domstolens tolkningar.

Järnvägsstyrelsen, Tågoperatörerna, Almega och SEKO har efterfrågat ett förtydligande av tillämpningsområdet. Inledningsvis kan därmed konstateras att bestämmelsen saknar beräkningsperiod, vilket innebär att arbetsvillkoret inte ska beräknas enligt ett genomsnitt över en viss period utan är uppfyllt så snart arbetstagaren är anställd att arbeta mer än en timme under arbetsdagen i internationell trafik. Detta innebär att lagen i dess helhet är tillämplig även om arbetstagaren arbetar endast tillfälligt i denna trafik. Om arbetstagaren uppfyller arbetsvillkoret har han eller hon således rätt till bl.a. dygnsvila och rast enligt bestämmelserna i lagen även om han eller hon resten av arbetsdagen arbetar nationellt. För att inte endast en period med uppfyllt arbetsvillkor i internationell trafik under en längre period med i övrigt nationellt arbete ska få oproportionerliga konsekvenser har införts särskilda kvalificeringsregler för veckovila, se kommentaren till 11–13 §§. Vad gäller begreppet gränsöverskridande trafik krävs att arbetspasset är avsett att vara mer än en timme och att ett gränsöverskridande är avsett att ske. Arbetstagaren behöver inte befinna sig i mer än en timme i endera landet eller återvända till ursprungslandet för att villkoret ska vara uppfyllt. Det krävs vidare naturligtvis att arbete är utlagt, dvs. att arbetstagaren faktiskt ska arbeta. S.k. fridagar eller liknande som kan vara betalda men inte innebär någon arbetsplikt innebär inte att någon arbetstid är utlagt i detta hänseende.

Tredje stycket har utformats i enlighet med vad *Lagrådet* har föreslagit och innebär att de bestämmelser i arbetstidslagen som inte har en specialreglering i denna lag gäller för tågpersonalen. Detta framgår också av en

ändring som görs i 2 § arbetstidslagen. Av den bestämmelsen följer också att arbetstidslagens bestämmelser om dygnsvila, veckovila och rast gäller om inte denna lags bestämmelser är tillämpliga, t.ex. att villkoren inte är uppfyllda för att erhålla veckovila enligt denna lag.

Paragrafen genomför artikel 1 (1) och 2.2 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.3.

Definitioner

2 §

Definitionen av *gränsöverskridande driftskompatibel trafik* motsvarar definitionen i artikel 2.1 i bilagan till direktivet men har förtydligats så att det framgår att trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur inte omfattas i begreppet. Trafiken ska ha ett direkt samband med underhållsarbetet för att vara undantagen. Det räcker inte med att trafiken både är en nödvändighet för underhållsarbetet och sker i direkt anslutning till denna. Först när underhållsarbetet faktiskt har påbörjats på plats är trafik med t.ex. arbetståg och underhållsfordon undantagen. Detta innebär t.ex. att en transport av t.ex. materiel fram till det ställe där underhållet ska ske omfattas av lagen. Definitionen har behandlats i avsnitt 5.3.

Tågpersonal är varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten så som de regleras i järnvägslagstiftningen (järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den lagen). En tågvård som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter men som tidvis arbetar i restaurangen omfattas således även under den tid han eller hon arbetar i restaurangen. Med anledning av vad *Lagrådet* har anfört ska nämnas att något krav inte finns att arbetstagaren ska vara anställd i det järnvägsföretag som innehar det säkerhetsintyg eller särskilda tillstånd som krävs för att lagen ska vara tillämplig. Samtliga arbetstagare ombord med säkerhetsrelaterade uppgifter, oavsett arbetsgivare, utgör sådan tågpersonal. Begreppet har behandlats i avsnitt 5.3.

Definitionen på *förare* avviker något från artikel 2.8 i bilagan till direktivet. Enligt direktivet är en förare varje arbetstagare som har till uppgift att köra ett lokomotiv. Det förekommer dock t.ex. att tåg inte har separata lok för enbart föraren utan att både förarplats och passagerarplatser finns i samma järnvägsfordon. För att göra regleringen så teknikneutral som möjligt har begreppet lok ersatts med det mer heltäckande begreppet *järnvägsfordon*, som har definierats med förebild i järnvägslagens definition av samma begrepp. Definitionerna av förare och järnvägsfordon innebär att samtliga framföranden, oavsett om föraren kör ett separat drag- eller påskjutsfordon, en motorvagn eller om förarplatsen finns någon annanstans i tåget, och oavsett om passagerare eller gods transporteras eller inte, är avsedda att omfattas av lagen. Detta innebär t.ex. att även arbetståg och järnvägsfordon för underhåll omfattas (under förutsättning att det inte är fråga om underhållsarbete, se ovan) t.ex. om ett infrastruktur företag har valt att även vara järnvägsföretag och erhållit ett säkerhetsintyg både i Sverige och ett annat land, jfr avsnitt 5.3. Begreppen har i övrigt behandlats i avsnitt 5.8.

3 §

Paragrafen, som har utformats i enlighet med vad *Lagrådet* har föreslagit, genomför delar av artikel 1 (2) i bilagan till direktivet. För Sveriges del är det framför allt sträckan Malmö–Köpenhamn som avses med bestämmelsen, men även andra sträckor kan innefattas i begreppet lokal eller regional passagerartrafik. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.

Avvikelser genom kollektivavtal

4–5 §§

I 4 § *första stycket* anges vilka bestämmelser i lagen som på ett för arbetstagaren oförmånligt sätt går att avvika från genom kollektivavtal slutna eller godkända av en central arbetstagarorganisation. Det är således tillåtet att genom centrala avtal bestämma att en dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden får minskas med mer än två timmar, vilket annars är vad som gäller enligt 8 § andra stycket. Det är vidare tillåtet att genom centrala avtal bestämma ett högre tröskelvärde än det som anges i 12 och 13 §§ för att bestämmelserna om antalet perioder med veckovila enligt dessa bestämmelser ska tillämpas. Det är slutligen tillåtet att genom centrala avtal bestämma att en annan nattperiod än den som anges i 19 § andra stycket ska gälla.

I 4 § *andra stycket* anges att parterna förutom genom centrala kollektivavtal även genom lokala kollektivavtal får avvika från bestämmelsen i 9 § första stycket genom att bestämma att *två* dygnsviloperioder utanför bostaden ska följas av en i bostaden.

Av 5 § *första stycket* framgår att avvikelser enligt 4 § dock får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet. Denna s.k. EG-spärr täcker således alla direktivets och det därtill fogade avtalets bestämmelser och inte enbart de bestämmelser i direktivet som genomförts genom de bestämmelser som hänvisas till i 4 §. Detta innebär t.ex. att parterna inte får avvika från t.ex. definitionerna på arbetstid och vilotid i direktivet även om dessa definitioner inte har tagits med i lagen. Ett annat exempel är att om en avvikelse görs från den nattperiod som anges i 19 § andra stycket, måste ändå direktivets krav tillgodoses, dvs. perioden ska vara minst sju timmar lång och omfatta perioden 00.00–05.00. Avtal som innebär avvikelser som inte är tillåtna enligt direktivet är ogiltiga i den delen.

Med anledning av vad *Arbetsdomstolen* har anfört, se avsnitt 5.2, bör erinras om att bestämmelserna i 4 § endast reglerar möjligheterna att i vissa fall avvika från lagens bestämmelser till nackdel för arbetstagaren. Några hinder att i kollektivavtal bestämma förmånligare villkor för arbetstagarna finns inte, vare sig det gäller de bestämmelser som hänvisas till i 4 §, eller när det gäller lagen i övrigt. Att förmånligare villkor för arbetstagaren är tillåtna följer av att lagens bestämmelser uttryckligen är minimibestämmelser.

Av 5 § *andra stycket* framgår att ett avtal om för arbetstagarna mindre förmånliga villkor än direktivets är ogiltigt i motsvarande mån. Detta kan gälla ett avtal om sådana frågor som avses i 4 § men även avtal om andra avvikelser, t.ex. kortare dygnsvila än enligt 6 § träffas av samma sanktion. Av 28 § framgår att också skadestånd kan bli aktuellt.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.2, 5.5, 5.7 och 5.8.

Dygnsvila

6–10 §§

Bestämmelserna innebär inte att arbetstagaren måste befinna sig i den faktiska bostaden vare sig helt eller delvis för att anses ha erhållit sin dygnsvila. Detta framgår dels vid en jämförelse med de franska och engelska textversionerna ("à la résidence normale" respektive "at normal residence"), dels av att all tid som inte är arbetstid är vilotid, se om dessa begrepp också kommentaren till 1 §. Någon annan tid än arbetstid och vilotid finns inte. Vilotiden börjar således när arbetstiden tar slut. En tolkning av bestämmelserna om dygnsvila med innebörden att vilotiden börjar först när arbetstagaren befinner sig i bostaden skulle således strida mot den grundläggande uppdelningen mellan arbetstid och vilotid. Tolkningen skulle dessutom, vilket också *DSB Sverige AB* konstaterat, få konsekvensen att arbetstiden blir beroende av den tid som åtgår till förflyttning mellan arbetsplatsen och bostaden. Bestämmelserna om dygnsvila i bostaden kan därför inte tolkas så att vilan måste intas i den faktiska bostaden. Detta har också *Lagrådet* påpekat och föreslagit att ett tillägg görs i 6 och 7 §§ med innebörden att arbetstagaren ska ha "rätt till" det antal vilotimmar som anges. Bestämmelserna har utformats i enlighet med vad *Lagrådet* har föreslagit. Därmed framgår det tydligare att bestämmelserna ger uttryck för den rätt till vila som ska tillkomma arbetstagaren. Det är dock alltid arbetsgivarens skyldighet att planera och organisera arbetsförhållandena så att arbetstagaren kan ta den vila som tillkommer honom eller henne.

Mot bakgrund av att bestämmelserna om dygnsvila *utanför* bostaden är tillämpliga när arbetstagaren inte *kan* få sin dygnsvila i den normala bostaden bör bestämmelserna om dygnsvila *i* bostaden snarare innebära att arbetstagaren inom en rimlig tid ska kunna ta sig till sin bostad från tjänstestället för att fortsätta att inta sin vila. En typisk situation när dygnsvilan inte kan tas i arbetstagarens normala bostad torde vara då tågpersonalen befinner sig utomlands när dygnsvilan ska intas. Bestämmelserna utesluter dock inte att reglerna om vila utanför bostaden även kan bli tillämpliga om arbetstiden avslutas när personalen befinner sig i Sverige men på ett sådant avstånd från bostaden att det inte finns en rimlig möjlighet att ta sig till denna för att fortsätta inta sin vila innan nästa arbetspass tar vid.

Någon definition av begreppet bostad har inte införts. Vad som ska avses med begreppet bostad bör i stället lämnas till rättstillämpningen, ytterst EG-domstolen, att avgöra. Med anledning av vad *Almega* har anfört (se avsnitt 5.5) ska också följande förtydligande göras. Av artikel 2.7 i bilagan till direktivet följer att med bostad avses arbetstagarens normala bostad. Detta bör innebära dels att det i princip endast är möjligt

att ha sin normala bostad på ett ställe, dels att en alternativ bostad t.ex. vid en alternativ stationeringsort, oavsett hur länge eller i hur stor utsträckning bostaden har varit eller är tillgänglig för arbetstagaren, inte är den normala bostaden, om det finns en bostad på ett annat ställe som används i större utsträckning. Vid avgörandet av vad som ska avses utgöra den normala bostaden är naturligtvis arbetstagarens folkbokföringsadress en viktig utgångspunkt, men om omständigheterna visar att arbetstagaren faktiskt och varaktigt bor på ett annat ställe ska sådana omständigheter kunna beaktas.

Bemyndigandet i 9 § andra stycket är avsett att användas i den mån de europeiska parternas omförhandlingar av det underliggande avtalet till direktivet leder till att bestämmelserna om dygnsvila utanför bostaden ändras.

Paragraferna genomför artikel 3 och 4 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.5.

Veckovila

11–13 §§

En period med veckovila är 24 timmar och ska erhållas utöver dygnsvilan om tolv timmar. Totalt har en arbetstagare rätt till 104 sådana perioder om 24 timmar med veckovila (12 §). En förutsättning för att ha rätt till dessa 104 perioder med veckovila är dock att arbetstagaren under en beräkningsperiod om ett år är anställd att tjänstgöra i internationell trafik i mer än en timme av arbetsdagen en övervägande andel av arbetsdagarna (12 §), såvida inte parterna har avtalat annat, se 4 §. Även om bestämmelserna innebär att arbetstagaren i genomsnitt kommer att få två perioder med veckovila varje vecka har arbetstagaren en enskild vecka rätt till endast 24 timmars sammanhängande vila utöver dygnsvilan om tolv timmar (11 §). I de 104 perioderna med veckovila ska ingå tolv perioder med dubbel veckovila som ska innefatta lördag och söndag, samt tolv perioder med dubbel veckovila som inte behöver omfatta lördag och söndag (12 §). En dubbel veckovila innebär således att arbetstagaren vid detta tillfälle får ledigt 60 timmar (dygnsvila tolv timmar + två perioder med veckovila à 24 timmar). *Tågoperatörerna* och *Almega* påpekar att begreppet veckovila avviker från arbetstidslagets motsvarande begrepp som omfattar 36 timmar och anser att veckovilebegreppet bör vara detsamma i dessa lagar. En sådan lösning är dock inte möjlig eftersom ett veckovilobegrepp som omfattar 36 timmar innebär att denna lags bestämmelser om perioder med s.k. dubbla veckovilor i så fall skulle få ett felaktigt innehåll.

Det ska tilläggas att det europeiska kollektivavtalet inte utsäger hur de föreskrivna antalet veckovilorna förhåller sig till t.ex. semester enligt lag eller avtal, dvs. om veckovilorna kan anses ingå i semestern eller om de alltid ska ligga utanför semestern. De europeiska parterna har dock under förhandlingen av direktivet uppgett att för varje vecka med semester som arbetstagaren utnyttjar ska antalet perioder med veckovila under ett år minskas med två. Den närmare regleringen av hur avräkningen av antalet viloperioder ska ske kan emellertid inte uttömmande författningsregleras utan måste överlämnas åt rättstillämpningen, ytterst EG-domstolen.

För arbetstagare vars anställning varar kortare tid än ett år finns bestämmelser i 13 §. För att över huvud taget få del av antalet perioder med veckovila i 12 § krävs även för dessa arbetstagare att de ska tjänstgöra i internationell trafik enligt 1 § andra stycket en övervägande andel av arbetsdagarna under anställningsperioden, såvida inte parterna har avtalat annat, se 4 §. Andelen perioder av veckovila som de har rätt till ska minskas i samma mån som anställningsperioden är kortare än ett år. Det är både det totala antalet perioder (104 st) och de dubbla perioderna som ska minskas på detta sätt.

Paragraferna genomför artikel 6 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.7.

Raster

14–17 §§

Några särskilda bestämmelser om andreförare har inte införts i lagen, jfr artikel 5 a) (6). Detta innebär att samtliga förare som enligt definitionen är att anse som förare omfattas av bestämmelserna om raster.

Innebörden av 14 § *sista meningen* är att arbetsgivaren är skyldig att så långt det är möjligt med hänsyn till t.ex. tidtabell och de olika sträckornas längd lägga ut åtminstone en viss del av rasten mellan den tredje och sjätte arbetstimmen.

Bestämmelsen i 16 § innebär bl.a. att det är tillåtet att dela upp rasten i flera delar under förutsättning att det inte påverkar arbetstagarens möjlighet att återhämta sig. Paragrafen genomför artikel 5 a) (3) i bilagan till direktivet men omfattar, till skillnad mot direktivet, inte bara förare utan samtliga arbetstagare som omfattas av lagen.

Raster är normalt noga schemalagda vid järnvägstrafik. Vid förseningar får dock enligt 17 § rasterna anpassas för att undvika att ytterligare förseningar inträffar. Paragrafen genomför artikel 5 a) (4) i bilagan till direktivet men omfattar, till skillnad mot direktivet, samtliga arbetstagare som omfattas av lagen.

Paragraferna genomför artikel 5 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.6.

Körtid

18–19 §§

Körtiden är den schemalagda och inte den faktiska körtiden. Om den tillåtna schemalagda körtiden överskrids med anledning av t.ex. tåg-försening innebär detta alltså inte ett brott mot bestämmelsen. Körtiden är en del av arbetstiden, och det är möjligt att kombinera körtiden med andra uppgifter upp till den tillåtna arbetstiden. Paragraferna genomför artikel 7 respektive 2.5–6 och 2.9 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.8.

20 §

Endast den faktiska arbetstiden ska noteras, men eftersom tillämpningen av lagen är beroende av den arbetstid som arbetstagaren är anställd för att tjänstgöra (jfr kommentaren till 1 §) kan det vara av vikt för arbetsgivaren att även den schemalagda arbetstiden framgår. Paragrafen genomför artikel 8 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 5.9.

Tillsyn

21–25 §§

I 24 § regleras polismyndighetens skyldighet att medverka vid tillsynsmyndighetens tillsyn. För att motverka att polisens resurser i onödan tas i anspråk klargörs att biträde av polismyndighet får begäras endast i sådana situationer då det finns ett verkligt behov av polisens särskilda befogenheter att använda våld. Det är den begärande myndigheten som har att pröva om förutsättningar föreligger att begära biträde av polismyndigheten.

Biträde av polismyndigheten får begäras endast om det på grund av särskilda omständigheter kan befäras att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas. Av 10 § polislagen följer bl.a. att en polisman får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, om (p 1) han möts med våld eller hot om våld eller (p 6) polismannen annars med laga stöd har att bereda sig tillträde till, avspärra, tillstänga eller utrymma byggnad, rum eller område, biträda någon i myndighetsutövning med en sådan eller någon liknande åtgärd eller vid exekutiv förrättning enligt vad som är föreskrivet därom. Tillsynsmyndigheten kan t.ex. begära biträde av polismyndigheten när en arbetsgivare, vars tjänstgöringslistor ska kontrolleras, tidigare har satt sig till motvärn eller förklarat sig vägra låta sina listor kontrolleras eller om han eller hon nu eller tidigare uttalat hot i samband med en kontroll.

Biträde av polismyndigheten ska vidare kunna begäras i andra fall där det finns synnerliga skäl. Det kan exempelvis röra sig om situationer där det finns en överhängande risk för att en tjänstgöringslista eller andra dokument av intresse för kontrollen kommer att förstöras och man inte kan avvakta med att kontrollen löses på annat sätt.

Paragraferna har i övrigt behandlats i avsnitt 5.10.

Straffbestämmelser m.m.

26–29 §§

Straffbestämmelserna har utformats med motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen som förebild, men har i vissa delar givits en annan lagteknisk utformning. Följande ska dock läggas till. Det förhållandet att järnvägstransporter sker utanför företagens lokaler gör naturligtvis att en arbetsgivare ofta inte kan se till att arbetstagaren t.ex. tar rast enligt lagens bestämmelser. Arbetsgivarens straffansvar ska ses med utgångs-

punkt i det förhållandet att det är han eller hon som leder och planerar verksamheten. Arbetsgivaren ska se till att tidtabeller läggs så att dygns- och veckovila och raster kan tas enligt lagens regler och att den föreskrivna maximala körtiden inte behöver överskridas. Den arbetsgivare som i arbetsplaneringen ser till att tidtabeller och tjänstgöringsscheman upprättas så att t.ex. rast kan tas i enlighet med lagens bestämmelser och som följer upp och påtalar bristande efterlevnad, ska inte kunna dömas för brott mot lagen. Straffansvar inträder först när arbetsgivaren har förlagt arbetet i strid mot bestämmelserna i lagen och reglerna m.m. faktiskt har överträtts. Straffansvar kan alltså inte enbart inträda för planerad kör- eller vilotid.

Paragraferna, som genomför artikel 4 i direktivet, har behandlats i avsnitt 5.11.

Överklagande m.m.

30–31 §§

Överklagandebestämmelsen i 30 § innebär att bl.a. beslut från tillsynsmyndigheten om begäran av handräckning från polisen inte kan överklagas.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.12.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen

Vid t.ex. tillsynsförrättningar som sker den 14 december 2008 eller senare men som avser förhållanden före detta datum ska de bestämmelser tillämpas som gällde vid tiden som förhållandena avser.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 6.

8.2 Förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)

2 §

I *andra stycket* ändras skall till ska.

I paragrafen införs ett *nytt femte stycke* i vilket det anges vilka bestämmelser i lagen som inte ska tillämpas om lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämplig.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen

Övergångsbestämmelsen motsvarar den som införs i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik och har behandlats i kommentaren till den lagen.

8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:678) om
utstationering av arbetstagare

Prop. 2007/08:76

5 §

I *första stycket* ändras skall till ska.

I *andra stycket* införs ett tillägg med innebörd att vid utstationering av arbetstagare även bestämmelserna i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska gälla. I övrigt görs en språklig ändring.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen

Övergångsbestämmelsen motsvarar den som införs i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik och har behandlats i kommentaren till den lagen.

Förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägs- trafik

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll och tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Lagen ska tillämpas endast om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i sådan trafik som avses i första stycket under mer än en timme av arbetsdagen.

I övrigt gäller arbetstidslagen (1982:673) för tågpersonalen.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha ett säkerhetsintyg enligt dels 3 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519), dels lagstiftning i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

tågpersonal: alla anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett tåg,

tåg: bland annat lok, växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll och tåg för person- eller godsbefordran,

bostad: arbetstagarens normala bostad.

Undantag för viss gränstrafik

3 § Lagen gäller inte lokal och regional passagerartrafik över gränsen mellan Sverige och ett annat land eller godstransporter som inte överskrider gränsen mellan Sverige och ett annat land med mer än 15 kilometer.

Avvikelser genom kollektivavtal

4 § Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får avvikelser göras från 8 § andra stycket, 13 § andra stycket och 19 § andra stycket.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägsmyndigheten (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn, EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047.

En arbetsgivare som är bunden av kollektivavtal som avses i första stycket får tillämpa avtalet även på arbetstagare som inte är medlemmar i den avtalslutande arbetstagarorganisationen men som sysselsätts i arbete som avses med avtalet.

5 § Avvikelser enligt 4 § får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnväggemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn. Ett kollektivavtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet.

Dygnsvila

6 § Alla arbetstagare ska ha minst tolv timmars sammanhängande ledighet i bostaden under varje period om 24 timmar (dygnsvila i bostaden).

7 § Om dygnsvilan inte kan tas i bostaden ska arbetstagaren ha minst åtta timmars sammanhängande ledighet under varje period om 24 timmar (dygnsvila utanför bostaden).

8 § Dygnsvilan i bostaden får minskas till minst nio timmar i följd en gång under varje period om sju dagar under förutsättning att den minskade dygnsvilan läggs till nästa dygnsvila i bostaden.

En dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden får dock inte understiga tio timmar i följd.

9 § En dygnsvila utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

10 § Vid dygnsvila utanför bostaden bör en bekväm inkvartering eftersträvas.

Veckovila

11 § Alla arbetstagare ska ha minst 24 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila) utöver den dygnsvila som arbetstagaren ska ha enligt 6 §.

12 § Alla arbetstagare ska ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska ingå 24 dubbla perioder med veckovila varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag.

13 § Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska antalet perioder med veckovila enligt 12 § minskas i motsvarande mån.

Bestämmelsen i 12 § ska tillämpas endast om arbetstagaren under en beräkningsperiod om ett år uppfyller kraven i 1 § andra stycket en övervägande andel av arbetsdagarna. Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska beräkningsperioden vara densamma som anställningsperioden.

Raster

14 § En förare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden är mellan sex och åtta timmar. Om förarens arbetstid överstiger åtta timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter. Någon del av rasten ska så långt som omständigheterna medger läggas ut mellan den tredje och sjätte arbetstimmen.

15 § Övriga arbetstagare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden överstiger sex timmar.

16 § Rasternas antal, längd och förläggning ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetsförhållandena för att arbetstagaren ska kunna återhämta sig.

17 § Om tågförsening uppstår får rasterna anpassas under arbetsdagen.

Körtid

18 § Körtiden för en förare mellan två perioder av dygnsvila får uppgå till högst nio timmar eller åtta timmar vid nattarbete. Körtiden under en tvåveckorsperiod får uppgå till högst 80 timmar.

19 § Med körtid i 18 § avses den schemalagda tid under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett tåg. I körtiden ingår schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för tåget.

Med nattarbete avses varje arbetspass om minst tre timmar under perioden som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00.

Tjänstgöringslista

20 § En arbetsgivare ska föra en tjänstgöringslista som visar arbetstagarnas arbetstid, dygnsvila, veckovila, raster och körtid varje dag. Tjänstgöringslistan ska bevaras hos arbetsgivaren i minst ett år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den del av tjänstgöringslistan som avser den arbetstagaren. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

21 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn enligt denna lag.

22 § Den myndighet som utövar tillsyn har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

23 § Den myndighet som utövar tillsyn har rätt att få företräde till arbetsställena för att kunna utöva tillsynen.

24 § Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

25 § Den myndighet som utövar tillsyn får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag ska följas. I beslut om föreläggande eller förbud får tillsynsmyndigheten sätta ut viten.

26 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

Straffbestämmelser m.m.

27 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av 25 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

28 § Till böter döms den arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att

a. arbetstagaren inte fått dygnsvila enligt vad som föreskrivs i 6–9 §§ eller veckovila enligt vad som föreskrivs i 11–13 §§, utan att undantag har gjorts enligt 4 §,

b. arbetstagarens körtid överstigit vad som är tillåtet enligt 18 §,

c. raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 14 och 15 §§,

såvida inte 17 § varit tillämplig,

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 §, eller

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när den myndighet som utövar tillsyn har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 §.

29 § En arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som strider mot 5 § ska betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett.

Om det är skäligt, kan skadeståndet sättas ned eller helt falla bort.

30 § För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal som avses i 4 §, gäller vad som anges om påföljd i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Prop. 2007/08:76 Bilaga 2

Överklagande m.m.

31 § Tillsynsmyndighetens beslut får överklagas hos regeringen.

32 § Tillsynsmyndigheten får förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

Denna lag träder i kraft den 27 juli 2008, men tillämpas från och med den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 14 december 2008.

Härigenom föreskrivs¹ att 2 § arbetstidslagen (1982:673) ska ha följande lydelse.

2 §² Lagen gäller inte

1. arbete som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat,

2. arbete som utförs av arbetstagare som med hänsyn till arbetsuppgifter och anställningsvillkor har företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller av arbetstagare som med hänsyn till sina arbetsuppgifter har förtroendet att själva disponera sin arbetstid,

3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,

4. fartygsarbete,

5. arbete som omfattas av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte när lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget är tillämplig eller inom offentlig verksamhet som exempelvis försvaret, polisen och skydds- och beredskapsarbeten för arbete som är speciellt för sådana verksamheter och som är av sådant slag att konflikt inte kan undvikas med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

I lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bestämmelser om årsarbetstid och om ledighet på stationeringsorten för sådan flygpersonal.

Bestämmelserna i 13 § första stycket, 14 § och 15 § tredje stycket gäller inte när lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämplig.

Denna lag träder i kraft den 27 juli 2008, men tillämpas från och med den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 14 december 2008.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn, EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047.

² Senaste lydelse 2005:428.

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska ha följande lydelse.

5 § En arbetsgivare skall, oavsett vilken lag som annars gäller för anställningsförhållandet, tillämpa följande bestämmelser för utstationerade arbetstagare:

– 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),

– 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),

– 15–16 b §§, 17 § första stycket 2–7 och andra stycket samt 21–28 §§ jämställdhetslagen (1991:433),

– 8–9 b §§, 10 § 2–7 samt 11–20 §§ lagen (1999:130) om åtgärder mot diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–16 §§ lagen (1999:132) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av funktionshinder,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–15 §§ lagen (1999:133) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av sexuell läggning samt

– 2–7 §§ lagen (2002:293) om förbud mot diskriminering av deltidssamarbetande arbetstagare och arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft. Vad som sägs i första och andra stycket hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagaren.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och *lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik* samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft. Vad som sägs i första och andra stycket hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagaren.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn, EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047.

Denna lag träder i kraft den 27 juli 2008, men tillämpas från och med den 14 december 2008. Bilaga 2

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2007/08:76

Bilaga 3

Efter remiss har yttranden lämnats av Svea Hovrätt, Kammarrätten i Stockholm, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Stockholms län, Länsrätten i Dalarnas län, Länsrätten i Västmanlands län, Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Åklagarmyndigheten, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Banverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Järnvägsstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Arbetsdomstolen, Branschföreningen Tågoperatörerna, ALMEGA, SEKO, Fackförbundet ST, Transportindustriförbundet och DSB Sverige AB.

LO, TCO och SACO har avstått från att yttra sig.

SJ AB, Green Cargo AB och Svenskt Näringsliv och har fått tillfälle men inte inkommit med några yttranden.

Förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägs- trafik

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll och tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Lagen tillämpas endast om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i sådan trafik som avses i första stycket under mer än en timme av arbetsdagen.

I övrigt gäller arbetstidslagen (1982:673) för tågpersonalen.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Undantag för viss gränstrafik

3 § Lagen gäller inte lokal och regional passagerartrafik över gränsen mellan Sverige och ett annat land eller godstransporter som överskrider gränsen mellan Sverige och ett annat land med högst 15 kilometer.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047).

Avvikelser genom kollektivavtal

4 § Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får det bestämmas

1. en kortare dygnsvila i de fall som avses i 8 § andra stycket,
2. att en större andel av arbetsdagarna ska krävas för att 12 § ska tillämpas än vad som följer av 13 § andra stycket, samt
3. en annan period än som avses i 19 § andra stycket.

Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central eller lokal arbetstagarorganisation får trots det som sägs i 9 § första stycket bestämmas att två dygnsviloperioder utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden.

En arbetsgivare som är bunden av kollektivavtal som avses i första eller andra stycket får tillämpa avtalet även på arbetstagare som inte är medlemmar i den avtalslutande arbetstagarorganisationen men som sysselsätts i arbete som avses med avtalet.

5 § Avvikelser enligt 4 § får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn².

Ett avtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet.

Dygnsvila

6 § Om inte annat följer av 7–9 §§, ska varje arbetstagare ha minst tolv timmars sammanhängande ledighet i bostaden under varje period om 24 timmar (dygnsvila i bostaden).

7 § Om dygnsvilan inte kan tas i bostaden ska varje arbetstagare ha minst åtta timmars sammanhängande ledighet under varje period om 24 timmar (dygnsvila utanför bostaden).

8 § Dygnsvilan i bostaden får minskas till minst nio timmar i följd en gång under varje period om sju dagar under förutsättning att den tid som motsvarar skillnaden mellan den minskade dygnsvilan och tolv timmar läggs till nästa dygnsvila i bostaden.

En dygnsvila i bostaden mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden får dock inte understiga tio timmar i följd.

9 § En dygnsvila utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

² EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047.

10 § Vid dygnsvila utanför bostaden bör en bekväm inkvartering eftersträvas.

Veckovila

11 § Varje arbetstagare ska ha minst 24 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila) utöver den dygnsvila som arbetstagaren ska ha enligt 6 §.

12 § Varje arbetstagare ska ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska det ingå 24 dubbla perioder med veckovila varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag.

13 § Om en arbetstagares anställning varar kortare tid än ett år ska antalet perioder med veckovila enligt 12 § minskas i motsvarande mån.

Föreskrifterna i 12 § ska tillämpas endast om arbetstagaren under en beräkningsperiod om ett år uppfyller kraven i 1 § andra stycket en övervägande andel av arbetsdagarna. Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska beräkningsperioden vara densamma som anställningsperioden.

Raster

14 § En förare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden är mellan sex och åtta timmar. Om förarens arbetstid överstiger åtta timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter. Någon del av rasten ska så långt som omständigheterna medger läggas ut mellan den tredje och sjätte arbetstimmen.

15 § Övriga arbetstagare ska ha rast om minst 30 minuter om arbetstiden överstiger sex timmar.

16 § Rasternas antal, längd och förläggning ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetsförhållandena för att arbetstagaren ska kunna återhämta sig.

17 § Om tågföreningen uppstår får rasterna anpassas under arbetsdagen.

Körtid

18 § Körtiden för en förare mellan två perioder av dygnsvila får uppgå till högst nio timmar eller åtta timmar vid nattarbete. Körtiden under en tvåveckorsperiod får uppgå till högst 80 timmar.

19 § Med körtid i 18 § avses den schemalagda tid under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett järnvägsfordon. I körtiden inräknas inte den tid som går åt för tillsyn av järnvägsfordonet före och efter körning. I

körtiden ingår schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för järnvägsfordonet.

Prop. 2007/08:76

Bilaga 4

Med nattarbete avses varje arbetspass om minst tre timmar under den period som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00.

Tjänstgöringslista

20 § En arbetsgivare ska föra en tjänstgöringslista som visar arbetstagarnas faktiska arbetstid, dygnsvila, veckovila och raster samt schemalagda körtid enligt definitionen i 19 §. Tjänstgöringslistan ska bevaras hos arbetsgivaren i minst ett år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. Arbetsgivaren ska på begäran av en arbetstagare lämna denne en kopia av den del av tjänstgöringslistan som avser den arbetstagaren. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

Tillsyn

21 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn enligt denna lag.

22 § Den myndighet som utövar tillsyn har rätt att av en arbetsgivare på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

23 § Den myndighet som utövar tillsyn har rätt att få tillträde till arbetsställen för att kunna utöva tillsynen.

24 § Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna få dels upplysningar och handlingar enligt 22 §, dels tillträde till arbetsställen enligt 23 §. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

25 § Den myndighet som utövar tillsyn får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska följas. Beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.

Straffbestämmelser m.m.

26 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av 25 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

27 § Till böter döms den arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att

a. en arbetstagare inte fått dygnsvila enligt vad som föreskrivs i 6–9 §§ eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 9 § andra stycket, eller veckovila enligt vad som föreskrivs i 11–13 §§, utan att avvikelser har gjorts enligt 4 §,

b. arbetstagarens körtid överstigit vad som är tillåtet enligt 18 §,

c. raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 14 och 15 §§, såvida inte 17 § varit tillämplig,

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 §, eller

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när den myndighet som utövar tillsyn har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 §.

28 § En arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som strider mot 5 § ska betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett.

Om det är skäligt, får skadeståndet sättas ned helt eller delvis.

29 § För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal som avses i 4 §, gäller det som anges om påföljd i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Överklagande m.m.

30 § Tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och förbud enligt 25 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

31 § Tillsynsmyndigheten får förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

Denna lag träder i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 14 december 2008.

Häri genom föreskrivs¹ att 2 § arbetstidslagen (1982:673) ska ha följande lydelse.

2 §² Lagen gäller inte

1. arbete som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat,
2. arbete som utförs av arbetstagare som med hänsyn till arbetsuppgifter och anställningsvillkor har företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller av arbetstagare som med hänsyn till sina arbetsuppgifter har förtroendet att själva disponera sin arbetstid,
3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,
4. fartygsarbete,
5. arbete som omfattas av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen *skall* tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen *ska* tillämpas i fråga om fartygsarbete som har undantagits från tillämpning av bestämmelserna om vilotid i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte när lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget är tillämplig eller inom offentlig verksamhet som exempelvis försvaret, polisen och skydds- och beredskapsarbeten för arbete som är speciellt för sådana verksamheter och som är av sådant slag att konflikt inte kan undvikas med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden³.

I lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bestämmelser om årsarbetstid och om ledighet på stationeringsorten för sådan flygpersonal.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnväggemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047).

² Senaste lydelse 2005:428.

³ EUT L 299, 18.11.2003, s. 9, Celex 32003L0088.

Bestämmelserna i 13 § första stycket, 14 § och 15 § tredje stycket gäller inte när lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämplig.

Prop. 2007/08:76

Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 14 december 2008.

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska ha följande lydelse.

5 §²

En arbetsgivare *skall*, oavsett vilken lag som annars gäller för anställningsförhållandet, tillämpa följande bestämmelser för utstationerade arbetstagare:

– 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),

– 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),

– 15–16 b §§, 17 § första stycket 2–7 och andra stycket samt 21–28 §§ jämställdhetslagen (1991:433),

– 8–9 b §§, 10 § 2–7 samt 11–20 §§ lagen (1999:130) om åtgärder mot diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–16 §§ lagen (1999:132) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av funktionshinder,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–15 §§ lagen (1999:133) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av sexuell läggning samt

– 2–7 §§ lagen (2002:293) om förbud mot diskriminering av deltidsarbetande arbetstagare och arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

En arbetsgivare *ska*, oavsett vilken lag som annars gäller för anställningsförhållandet, tillämpa följande bestämmelser för utstationerade arbetstagare:

– 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),

– 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),

– 15–16 b §§, 17 § första stycket 2–7 och andra stycket samt 21–28 §§ jämställdhetslagen (1991:433),

– 8–9 b §§, 10 § 2–7 samt 11–20 §§ lagen (1999:130) om åtgärder mot diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–16 §§ lagen (1999:132) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av funktionshinder,

– 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–15 §§ lagen (1999:133) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av sexuell läggning samt

– 2–7 §§ lagen (2002:293) om förbud mot diskriminering av deltidsarbetande arbetstagare och arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

¹ Jfr rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195, 27.7.2005, s. 15, Celex 32005L0047).

² Senaste lydelse 2005:482.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft. Vad som sägs i första och andra *stycket* hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagen.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget *och lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik* samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft. Vad som sägs i första och andra *styckena* hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagen.

Denna lag träder i kraft den 14 december 2008. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 14 december 2008.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2008-02-20

Närvarande: F.d. justitierådet Nina Pripp, justitierådet Marianne Lundius och regeringsrådet Karin Almgren.

Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Enligt en lagrådsremiss den 14 februari 2008 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673),
3. lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Per Håvik.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

I lagrådsremissen föreslås en ny lag för genomförande av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs-gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn.

Förslaget till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

1 och 2 §§

Av 1 § första stycket följer att lagen innehåller bestämmelser i vissa hänseenden för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Med tågpersonal förstås enligt definitionen i 2 § varje arbetstagare ombord med uppgifter av betydelse för säkerheten. Någon definition av "tågpersonal" innehåller inte direktivet. Medlemsstaterna är därför enligt punkten 13 i ingressen till direktivet fria att definiera begreppet enligt nationell lagstiftning och praxis under förutsättning att definitionerna är förenliga med avtalet. Att direktivet gäller arbetstagare med uppgifter av betydelse för säkerheten får anses ha stöd i avtalet mellan CER och ETF.

Av lagrådsremissen framgår inte huruvida lagen är avsedd att gälla arbetstagare enbart hos det trafikföretag som bedriver järnvägstrafiken eller även arbetstagare hos andra företag som har anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Den definition som ges i 2 § av tågpersonal talar enligt Lagrådets mening för att begreppet omfattar även den sistnämnda gruppen arbetstagare. Frågan huruvida detta också är avsiktligt med lagförslaget bör lämpligen kommenteras under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

I lagen ges bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagarna. Enligt 1 § sista stycket gäller i övrigt arbetstidslagen (1982:673) för tågpersonalen. Även i den sistnämnda lagen finns bestämmelser om dygnsvila m.m. Vissa av dessa bestämmelser är avsedda att gälla även i trafik enligt den nu förevarande lagen, medan andra bestämmelser – som särskilt räknas upp i förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (2 § femte stycket) – inte ska gälla.

För att det tydligare ska framgå att regleringen i den förevarande lagen gällande dygnsvila m.m. inte är uttömmande föreslår Lagrådet att 1 § sista stycket ges följande lydelse:

Utöver vad som följer av bestämmelserna i denna lag gäller arbetstidslagen (1982:673).

3 §

För att det ska framgå tydligare av lagtexten att den 15 kilometers gräns som föreskrivs i 3 § är relaterad endast till godstransporter (se artikel 1 andra stycket i avtalet mellan CER och EFT) föreslår Lagrådet att paragrafen ges följande lydelse:

Lagen gäller inte lokal och regional passagerartrafik över gränsen mellan Sverige och ett annat land. Lagen gäller inte heller godstransporter som inte överskrider gränsen mellan Sverige och ett annat land med mer än 15 kilometer.

6 och 7 §§

I paragraferna finns föreskrifter om det minsta antal timmar som en arbetstagare ska ha sammanhängande ledighet i bostaden (6 §) respektive utanför bostaden (7 §). Avsikten är givetvis inte att en arbetstagare ska vara skyldig att ha sin ledighet på detta sätt. Paragraferna avses ge uttryck för den rätt till ledighet som ska tillkomma arbetstagaren. Lagrådet föreslår därför att det före det antal timmars sammanhängande ledighet som anges i respektive paragraf läggs till att varje arbetstagare ska ha ”rätt till” minst det angivna antalet timmar.

12 och 13 §§

I paragraferna ges bestämmelser om en arbetstagares rätt till veckovila. Enligt 12 § ska varje arbetstagare ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska ingå 24 dubbla perioder med veckovila varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag. I 13 § första stycket ges bestämmelser om vad som gäller när arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år. Då ska antalet perioder med veckovila enligt 12 § minskas i motsvarande mån.

I 13 § andra stycket första meningen sägs att föreskrifterna i 12 § ska tillämpas endast om arbetstagaren under en beräkningsperiod om ett år uppfyller kraven i 1 § andra stycket en övervägande andel av arbetsdagarna. Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år sägs i

det andra stycket andra meningen att beräkningsperioden ska vara densamma som anställningsperioden.

Lagrådet har uppfattat bestämmelserna så att om en person är anställd kortare tid än ett år gäller följande. För att ha rätt till veckovila ska denne enligt 13 § andra stycket första meningen arbeta mer än 50 procent av arbetsdagarna enligt villkoret i 1 § andra stycket. Om han eller hon är anställd exempelvis tre månader ska veckovilan enligt 13 § första stycket beräknas i proportion till anställningstiden och kommer då att utgöra $\frac{3}{12}$ av 104 perioder (= 26 perioder med veckovila). I dessa 26 perioder ska ingå $\frac{3}{12}$ av 24 (= 6) dubbla perioder med veckovila, varav minst $\frac{3}{12}$ av 12 (= 3) ska omfatta lördag och söndag.

För att det ska vara lättare att tillgodogöra sig den föreslagna regleringen förordar Lagrådet att bestämmelserna ges följande lydelse:

12 § Varje arbetstagare, som under en beräkningsperiod om ett år uppfyller kraven i 1 § andra stycket en övervägande andel av arbetsdagarna, ska ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska det ingå 24 dubbla perioder med veckovila, varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag.

13 § En arbetstagare, vars anställning varar kortare tid än ett år och som en övervägande del av arbetsdagarna uppfyller kraven i 1 § andra stycket, ska ha rätt till det antal perioder med veckovila enligt 12 § som svarar mot den del av ett år som anställningstiden utgör.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 2008.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Odell, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Littorin, Malmström, Sabuni, Billström, Adelson Liljeroth, Björling.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2007/08:76 Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	9 §	32005L0047
Arbetstidslagen (1982:673)		32005L0047
Lag (1999:678) om utstationering av arbetstagare		32005L0047
