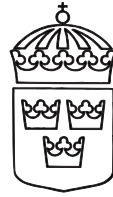


Regeringens proposition

2011/12:69



Genomförande av vägarbetstidsdirektivet för
egenföretagare

Prop.
2011/12:69

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 februari 2012

Fredrik Reinfeldt

Catharina Elmsäter-Svärd
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition föreslås ändringar i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Syftet med de föreslagna ändringarna är att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter i svensk rätt så att även förare som är egenföretagare omfattas av direktivets bestämmelser. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 maj 2012.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	4
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Bakgrund	12
4.1	Vägarbetstidsdirektivet	12
4.2	Gällande rätt för egenföretagare	14
5	Genomförande av vägarbetstidsdirektivet	15
5.1	Tillämpningsområde	16
5.2	Begränsning av den sammanlagda arbetstiden	20
5.3	Nattarbete	23
5.4	Raster och pauser	24
5.5	Registrering av arbetstid	25
5.6	Dispens och undantag	26
5.7	Tillsyn	28
5.8	Straffbestämmelser	29
5.9	Övriga paragrafer	31
5.10	Ikraftträdande	33
6	Konsekvenser	33
6.1	Konsekvenser för statliga myndigheter	33
6.2	Konsekvenser för företag	35
7	Författningskommentar	36
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002	43
Bilaga 2	Svar på formell underrättelse till Europeiska kommissionen	48
Bilaga 3	Promemorians lagförslag	50
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Genomförande av artikel 2.1 andra stycket m.fl. i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter	55
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag	56
Bilaga 6	Lagrådets yttrande	63
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 februari 2012		64
Rättsdatablad		65

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2011/12:69

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Prop. 2011/12:69

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

dels att 1, 10, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 22 och 25 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 1 a, 1 b och 26 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag *skall* tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter, vid vilka följande *skall* tillämpas:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, eller

– Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Med mobil arbetstagare avses i denna lag varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

I fråga om förare finns bestämmelser om körtider samt om raster och viloperioder i Europaparla-

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna lag *ska* tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och av förare som är egenföretagare under förutsättning att arbetstagaren eller egenföretagaren deltar i vägtransporter, vid vilka följande *ska* tillämpas:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, eller

– Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

I fråga om förare finns bestämmelser om körtider samt om raster och viloperioder i Europaparla-

¹ Jfr 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).

² Senaste lydelse 2007:92.

mentets och rådets förordning (EEG) nr 561/2006 och AETR.

I arbetstidslagen (1982:673) finns bestämmelser om arbetstid vid arbete som inte omfattas av denna lag. Om arbetstagaren för samma arbetsgivare både utför arbete som omfattas av denna lag och arbete som omfattas av arbetstidslagen, skall arbetstiden läggas samman vid tillämpning av denna lag.

mentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR.

I arbetstidslagen (1982:673) finns bestämmelser om arbetstid vid arbete som inte omfattas av denna lag. Om arbetstagaren för samma arbetsgivare både utför arbete som omfattas av denna lag och arbete som omfattas av arbetstidslagen, ska arbetstiden läggas samman vid tillämpning av denna lag.

1 a §

Med mobil arbetstagare avses i denna lag varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

1 b §

Med förare som är egenföretagare avses i denna lag en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i enlighet med ett sådant gemenskapstillstånd som regleras i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:000), och

a) som har rätt att arbeta för egen räkning och inte utför arbete för en arbetsgivares räkning,

b) är fri att organisera den aktuella verksamheten,

c) vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs, och

d) är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

För den förare som inte uppfyller samtliga dessa kriterier ska samma skyldigheter och rättigheter gälla som för mobila arbetstagare enligt denna lag.

Med arbetstid avses, när det gäller egenföretagare, inte tid som används för allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

10 §

Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare.

Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare. *Detsamma gäller för egenföretagare oavsett om arbetet utförts för en eller flera kunder.*

Om en person utfört vägtransportarbete i egenskap av såväl arbetstagare som egenföretagare utgör summan av arbetstiderna den sammanlagda arbetstiden.

12 §³

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader.

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader. *Detsamma ska gälla för egenföretagare.*

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 6.1 fjärde stycket i AETR.

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 8.6 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och i artikel 8.6 b i AETR.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden *skall* till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden *ska* till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan

³ Senaste lydelse 2007:92.

måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom *skall* likställas med fullgjord arbetstid.

disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren *eller egenföretagaren* skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom *ska* likställas med fullgjord arbetstid.

15 §⁴

Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket *skall* i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket *ska* i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren *eller egenföretagaren*.

17 §⁵

För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 § *andra stycket* gäller de viloperioder som anges i artikel 8 och 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd *skall* dock dessa bestämmelser tillämpas.

För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 a § gäller de viloperioder som anges i artikel 8 och 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd *ska* dock dessa bestämmelser tillämpas.

⁴ Senaste lydelse 2007:92.

⁵ Senaste lydelse 2007:92.

18 §⁶

Arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten *skall* uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, *skall* rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR *skall* förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

Arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten *ska* uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, *ska* rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR *ska* förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

20 §

Arbetsgivaren skall registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren *skall* bevaras hos arbetsgivaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. *Arbetsgivaren skall på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.*

Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren *ska* bevaras hos arbetsgivaren *eller egenföretagaren* i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

21 §⁷

Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas, får Transportstyrelsen medge sådana undantag

Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas *eller om det är fråga om en egenföretagare*, får

⁶ Senaste lydelse 2007:92.

⁷ Senaste lydelse 2010:1570.

(dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

Transportstyrelsen medge sådana undantag (dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 2 § i fråga om sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare.

Ytterligare övertid eller mertid, utöver allmän övertid respektive allmän mertid, får medges med högst 150 timmar under ett kalenderår.

22 §⁸

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren *och egenföretagaren* på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att få tillträde till arbetsställena.

25 §

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 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare *eller den egenföretagare* som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

26 a §

Till böter döms den som är egenföretagare och som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att

a) arbetstiden överstigit vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i denna lag,

b) raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 18 § första stycket,

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 § första stycket, eller

⁸ Senaste lydelse 2010:1570.

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när Transportstyrelsen har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 § första stycket. Prop. 2011/12:69

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

Den 11 mars 2002 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (direktivet). Den svenska versionen av direktivet finns i *bilaga 1*. Direktivet var från början tillämpligt på s.k. mobila arbetstagare. Enligt artikel 2.1 andra stycket ska direktivet från och med den 23 mars 2009 även tillämpas på förare som är egenföretagare. Av samma artikel tredje stycket framgår att kommissionen senast den 23 mars 2007 skulle lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om vilka konsekvenserna blir för vägtrafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkets struktur och de sociala aspekterna av att förare som är egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde. Hänsyn skulle tas till förhållandena i varje medlemsstat när det gäller transportnäringens struktur och arbetsmiljön inom vägtransportyrket. Med rapporten som underlag skulle kommissionen återkomma med förslag om att i direktivets tillämpningsområde antingen inkludera eller inte inkludera förare som är egenföretagare. Om ingen ändring av direktivet görs, ska det således från och med den 23 mars 2009 tillämpas på förare som är egenföretagare enligt artikel 2.1 andra stycket.

Den 16 juni 2010 beslutade Europaparlamentet att avvisa ett av kommissionen framtaget förslag till ändring av direktivet. Detta innebär att förare som är egenföretagare omfattas av direktivet. Sverige har sedan tidigare genomfört direktivet i fråga om mobila arbetstagare. Detta skedde genom införandet av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Sverige har i nuläget inte genomfört direktivet i fråga om förare som är egenföretagare.

Europeiska kommissionen har i en formell underrättelse, som inkom till Sveriges ständiga representation vid Europeiska unionen den 30 september 2011, konstaterat att Sverige inte uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 2.1, 3, 4, 5, 6, 7 och 11 i direktivet.

Under hösten 2011 utarbetades inom Näringsdepartementet promemorian Genomförande av artikel 2.1 andra stycket m.fl. i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, daterad den 10 november 2011. I promemorian lämnas förslag på vilka lagändringar som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet. Det svenska svaret på kommissionens formella underrättelse finns i *bilaga 2*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. Den 5 december 2011 hölls även ett remissammanträde. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2010/6430/TE). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 26 januari 2012 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag, vilket medfört ändringar av lagtexten i förslaget till ny 1 b § och i

4 Bakgrund

4.1 Vägarbetstidsdirektivet

Genomförande av vägarbetstidsdirektivet i svensk rätt

Den 3 april 2003 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att överväga hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (vägarbetstidsdirektivet) skulle genomföras i svensk lagstiftning. Av betänkandet *Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag* (SOU 2004:26) som överlämnades i mars 2004 framgick bl.a. att då frågan huruvida egenföretagare ska omfattas av direktivet kommer att bli föremål för ytterligare överväganden bör man avvakta med en svensk reglering för dessa personer. Utredningen konstaterade att det är främmande för svensk tradition att innefatta andra än arbetstagare i en arbetsrättslig lagstiftning. I avsnitt 7.2.3 pekade utredningen ut frågor att lösa om reglerna ändå ska omfatta egenföretagare. Utredningen ansåg, med hänvisning till 8 kap. 3 § regeringsformen, att genomförandet i så fall bör ske i en särskild lag. Skälet till detta ställningstagande var att bestämmelser om begränsningar av arbetstiden för andra än arbetstagare för närvarande inte förekommer i svensk rätt och att införandet av sådana begränsningar måste betraktas som en ingripande åtgärd.

Utredningen påtalade vidare att flera bestämmelser i direktivet i sin nuvarande utformning inte är anpassade för att tillämpas på andra än arbetstagare. Detta gäller i synnerhet artikel 8 enligt vilken bestämmelser om undantag från artikel 4 om maximal veckoarbetstid och artikel 7 om nattarbete får antas genom kollektivavtal. Detsamma gäller artikel 9 om information och register.

Om arbetstidsregler ska gälla andra än arbetstagare borde de enligt utredaren de utformas så att ansvaret för efterlevnaden åläggs föraren. Ansvaret för registrering av arbetstiden bör ligga hos föraren själv. Utredningen ansåg att det också är nödvändigt att finna lösningar så att inte förare som är egenföretagare kommer att omfattas av mindre flexibla bestämmelser än de som ska gälla för arbetstagare. Avslutningsvis påtalade utredningen att en möjlighet som skulle kunna övervägas är att dessa förare ges möjlighet att tillämpa gällande branschavtal om maximal veckoarbetstid och nattarbete i stället för motsvarade bestämmelser i den lagstiftning som skulle komma att gälla för egenföretagare.

Den 17 mars 2005 överlämnades propositionen *Arbetstid vid vägtransporter* (prop. 2004/05:132) enligt vilken bara mobila arbetstagare föreslogs omfattas av den nya vägarbetstidslagen. Lagen trädde i kraft den 1 juli 2005.

Den 17 oktober 2008 presenterade kommissionen ett förslag till ändring av vägarbetstidsdirektivet (KOM(2008) 650 slutlig). Förslaget innehöll bl.a. ett förslag till viss ändring av tillämpningsområdet och definitionen av vad som avses med mobil arbetstagare. Förslaget skulle, mycket förenklat, ha inneburit att s.k. falska egenföretagare men inte s.k. äkta egenföretagare skulle ha omfattats av direktivets tillämpningsområde. Förslaget remitterades. Yttranden lämnades av Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, dåvarande Vägverket, Åklagarmyndigheten, Transportgruppen, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Bussbranschens Riksförbund och SIKA. Av de yttranden som innehöll motiverade synpunkter framgick bl.a. följande.

Transportarbetarförbundet ansåg att alla förare, inklusive egenföretagare, skulle omfattas av direktivet för att markera att det finns en enighet kring att ”trötthet dödar”. Sveriges åkeriföretag, Transportgruppen och Bussbranschens Riksförbund delade kommissionens mening att det inte finns något avgörande skäl att låta egenföretagare omfattas av direktivet. Vägverket framhöll bl.a. att området är svårkontrollerat vilket kan leda till att lagstiftning kan orsaka svårigheter för både företag och myndigheter. Rikspolisstyrelsen framhöll samarbetet med Vägverket kring uppbyggnaden av ett riskvärderingssystem i enlighet med det så kallade kontrolldirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599). Det direktivet anger vissa minimivärden för kontroll av sociallagstiftningen på vägtransportområdet. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2008/7143/TE).

Sveriges ståndpunkt under förhandlingsarbetet var att behålla möjligheten att undanta förare som är egenföretagare från direktivets tillämpningsområde. Den 25 mars 2009 avslog Europaparlamentets utskott för sysselsättning och socialfrågor kommissionens förslag. Trots det nådde rådet en allmän riktlinje vid en offentlig överläggning den 30 mars 2009 som var i linje med principerna i kommissionens förslag, i vilket det föreskrevs att egenföretagare skulle kunna uteslutas från direktivets tillämpningsområde.

Egenföretagare omfattas av vägarbetstidsdirektivet

Den 16 juni 2010 beslutade Europaparlamentet att avvisa kommissionens förslag till ändring av vägarbetstidsdirektivet i sin helhet. Beslutet framgår av Europaparlamentets resolution P7_TA(2010)0221. Den 12 juli 2010 tillskrev generaldirektören Matthias Ruete samtliga medlemsländers ständiga representationer och informerade om att kommissionen drog tillbaka sitt förslag om ändring av direktivet som en följd av det negativa resultatet av omröstningen i Europaparlamentet och att detta innebar att förare som är egenföretagare omfattas av direktivet i enlighet med artikel 2.1.

Medlemsländerna ombads att inom tre månader återkomma med uppgifter om de rättsakter som införlivar skyldigheten att tillämpa vägarbetsstidsdirektivet på förare som är egenföretagare i nationell lagstiftning, en redogörelse för de konkreta åtgärder som vidtagits för att tillämpa direktivet på förare som är egenföretagare och en redogörelse för sådana övervaknings- och kontrollåtgärder som myndigheter har vidtagit eller tänker vidta för att se till att bestämmelserna efterlevs. Europeiska kommissionen lämnade upplysningar om återkallandet av kommissionsförslag som inte längre är aktuella, däribland förslaget till ändring i vägarbetsstidsdirektivet (KOM(2008) 650 slutlig), i Europeiska unionens officiella tidning den 30 juli 2010 (EUT C/2011/225/6).

Ett flertal medlemsländer (däribland Portugal, Malta, Frankrike, Österrike, Tjeckien och Spanien) har liksom Sverige varken lämnat information till kommissionen om vidtagna åtgärder eller införlivat skyldigheten att i nationell lagstiftning tillämpa direktivet på förare som är egenföretagare. Näringsdepartementet har den 16 september 2011 informerat kommissionen om att Sverige påbörjat arbetet med att genomföra skyldigheten i svensk rätt. Den 29 september 2011 beslutade kommissionen en formell underrättelse om att Sverige inte uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 2.1, 3, 4, 5, 6, 7 och 11 i direktivet och uppmanar den svenska regeringen att inkomma med synpunkter i ärendet senast den 30 november 2011 (överträdelenummer 2011/2065, SG-Greffe (2011) D/16167 (dnr N2010/6430/TE). Det svenska svaret på kommissionens formella underrättelse finns i bilaga 2.

4.2 Gällande rätt för egenföretagare

Vägarbetsstidslagen ska tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade inom unionen och som deltar i vägtransporter vid vilka Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet eller Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ska tillämpas. Förare som är egenföretagare omfattas också av förordning (EG) nr 561/2006 och AETR-överenskommelsen. Vidare omfattas både mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare av de bestämmelser som följer av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

Transportstyrelsen ska enligt 22 § vägarbetsstidslagen se till att lagen följs. I enlighet med förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt vägarbetsstidslagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och för verkställighet av lagen.

Lagförslagen i denna proposition lämnas i syfte att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (vägarbetstidsdirektivet) såvitt gäller förare som är egenföretagare. Genomförandet föreslås ske genom att inarbeta egenföretagarna i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetstidslagen). Den lagen antogs bl.a. för att genomföra vägarbetstidsdirektivet och trädde i kraft den 1 juli 2005. Vissa regleringar från arbetstidslagen (1982:673) placerades också i vägarbetstidslagen. Samtidigt undantogs sådant arbete som omfattas av vägarbetstidslagen från arbetstidslagens tillämpningsområde.

Vägarbetstidsdirektivet var till en början inte tillämpligt på förare som är egenföretagare men av artikel 2.1 andra stycket följer att det från och med den 23 mars 2009 ska tillämpas på dessa. Vägarbetstidslagen är för närvarande bara tillämplig på mobila arbetstagare (och i vissa avseenden deras arbetsgivare) som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat, jfr lagens 1 § och artikel 2.1 första stycket i direktivet.

Sedan den nyss berörda tidpunkten inträtt behöver alltså direktivet genomföras även såvitt avser förare som är egenföretagare. Då uppkommer svårigheter genom att direktivet enbart stadgar att det ska vara tillämpligt på egenföretagare utan att det har omarbetats på något sätt trots att detta var avsikten, se artikel 2.1 tredje stycket i direktivet. Vissa av direktivets artiklar är rimligen inte avsedda att vara tillämpliga på egenföretagare, se t.ex. artikel 8 om kollektivavtal och artikel 9 om arbetsgivarens skyldighet att föra register över arbetstagarnas arbetstid. Detsamma gäller också delar av andra artiklar.

Det uppkommer således vissa svårigheter att avgöra vilka regleringar i direktivet som till följd av sitt innehåll bara kan vara avsedda att tillämpas på arbetstagare och vilka som bör vara tillämpliga även på egenföretagare. Kommissionen har emellertid i en formell underrättelse av den 29 september 2011 gett viss vägledning då den särskilt påpekat att Sverige inte uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 2.1, 3, 4, 5, 6, 7 och 11 i direktivet.

Regeringens förslag: Förare som är egenföretagare ska omfattas av vägarbetstidslagens tillämpningsområde.

Med förare som är egenföretagare ska avses en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i enlighet med ett sådant gemenskapstillstånd som regleras i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:000), och

a) som har rätt att arbeta för egen räkning och inte utför arbete för en arbetsgivares räkning,

b) är fri att organisera den aktuella verksamheten,

c) vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs, och

d) är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

För den förare som inte uppfyller samtliga dessa kriterier ska samma skyldigheter och rättigheter gälla som för mobila arbetstagare enligt vägarbetstidslagen.

Med arbetstid ska, när det gäller egenföretagare, inte avses tid som används för allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Regeringen har för att klargöra att vissa inskränkningar av tillämpningsområdet också ska gälla egenföretagare valt en annan lagteknisk disposition än den som föreslås i promemorian. Lagen ska således t.ex. inte vara tillämplig på egenföretagare som framför motorfordon under 3,5 ton. Den nya dispositionen föranleder också en ändring av hänvisningen i 17 § vägarbetstidslagen.

Remissinstanserna: *Arbetsdomstolen* konstaterar att bestämmelser om begränsningar av arbetstiden för andra än arbetstagare för närvarande inte förekommer i svensk rätt. Domstolen instämmer därefter i promemorians bedömning att förslaget lagtekniskt kan synas enkelt men att t.ex. möjligheten att kontrollera regelefterlevnaden är en komplicerad fråga. Domstolen konstaterar dock vidare att Sverige har en fördragsenlig skyldighet att genomföra direktivet och att förslaget såvitt kan bedömas innebära detta. Slutligen uttalar domstolen att den i sak inte har några synpunkter på promemorians förslag. *Sveriges Åkeriföretag*, *Transport-Gruppen* och *Bussbranschens Riksförbund* har konstaterat att det är främmande för svensk tradition att innefatta andra än arbetstagare i en arbetsrättslig lagstiftning men att Sverige har en fördragsenlig skyldighet att tillämpa gemenskapsrätten. Dessa remissinstanser har också påpekat att det av 1 § framgår att lagen ska tillämpas på mobila arbetstagare där Europaparlamentets och rådets förordning nr 561/2006 är tillämplig. Detta innebär att mobila arbetstagare som framför fordon under 3,5 ton undantas från lagens tillämpningsområde. Detta undantag görs inte i promemorians förslag för förare som är egenföretagare. *Lantbrukarnas Riksförbud* beklagar att egenföretagare ska omfattas eftersom det kommer att innebära ökad byråkrati, ökade kostnader och ökad regel-

börda. Förbundet instämmer dock i att det är rimligt att begränsa definitionen till dem vars huvudsakliga verksamhet består i sådan verksamhet som omfattas av lagen. *Kommerskollegium* konstaterar att omsättningen i den berörda näringen kan komma att minska med fyra procent men att Sverige samtidigt har en fördragsenlig skyldighet att genomföra direktivet. *Svenskt Näringsliv* har framhållit att det bryter mot svensk rättstradition att låta egenföretagare omfattas av en reglering av det nu aktuella slaget men har samtidigt framhållit den fördragsenliga skyldigheten att genomföra direktivet. *Facket för Service och kommunikation (SEKO)* ser positivt på att även egenföretagare inom vägtransport omfattas av samma arbetstidsreglering som arbetstagare. SEKO menar att det är ett problem att transporter utförs av egenföretagare som arbetar under arbetstagarliknande förhållanden, t.ex. snedvrids konkurrensen mellan arbetstagare och egenföretagare när de arbetar under olika villkor. Detta motverkas genom att låta även egenföretagare omfattas av arbetstidsregleringen. *Landsorganisationen i Sverige* har framfört liknande synpunkter. *Svenska Transportarbetareförbundet* har framfört att vägarbetstidslagen är en skyddslag för att skydda trafikanter mot trötta förare och att det i det perspektivet är inkonsekvent att lagen inte är tillämplig på egenföretagare. Det innebär samtidigt också omotiverade konkurrensfördelar för egenföretagare gentemot åkerier med anställda förare.

Skälen för regeringens förslag: När direktivet genomfördes 2005 skedde det genom att en ny lag infördes, nämligen vägarbetstidslagen. Direktivet var till en början inte tillämpligt på förare som är egenföretagare men av artikel 2.1 andra stycket följer att det från och med den 23 mars 2009 ska tillämpas även på dessa. Vägarbetstidslagen är däremot bara tillämplig på mobila arbetstagare (och i vissa avseenden deras arbetsgivare) som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat, jfr artikel 2.1 första stycket i direktivet.

Sedan den ovan berörda tidpunkten inträtt behöver direktivet genomföras även såvitt avser egenföretagare. Genomförandet föreslås ske genom att inarbeta egenföretagarna i vägarbetstidslagen. I detta syfte ändras 1 § första stycket så att dess lydelse omfattar även förare som är egenföretagare. Vidare införs en ny paragraf, 1 b §, som genomför artikel 3 e i direktivet. Den nya paragrafen innehåller den definition av förare som är egenföretagare som återfinns i direktivet. Av framställningstekniska skäl betecknas dock kategorin i påföljande paragrafer bara som egenföretagare. Denna framställningsteknik ansluter till den som för närvarande används för mobila arbetstagare som efter 1 § bara betecknas som arbetstagare.

I lagrådsremissens förslag till ny 1 b § definieras uttrycket förare som är egenföretagare. Den kategori som omfattas enligt förslaget är personer vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning i enlighet med ett gemenskapstillstånd som har utfärdats av Transportstyrelsen eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen. *Lagrådet* har påpekat att denna avgränsning av personkretsen kommer att innebära att endast egenföretagare som har tillstånd utfärdade av svensk myndighet omfattas av regleringen, dvs. lagen kommer i praktiken endast att vara tillämplig på svenska egenföretagare. Någon motsvarande begränsning gäller inte för förare som räknas till

kategorin mobila arbetstagare, se definitionen i den nya 1 a §. Lagrådet menar att denna skillnad ter sig omotiverad, särskilt som avsikten är att genomföra bestämmelser i ett EU-direktiv direkt inriktade på egenföretagare. Enligt Lagrådets mening bör därför uttrycket ”och som har utfärdats av Transportstyrelsen” utgå. Lagen kommer då att omfatta samtliga mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare. Regeringen gör samma bedömning och föreslår att lydelsen av 1 b § ändras i enlighet med Lagrådets förslag.

Listan av kriterier i artikel 3 e i direktivet uppräknas med ordet ”och”. Alla kriterierna ska således vara uppfyllda för att föraren ska anses vara en egenföretagare, jfr också artikel 3 e andra stycket som anger att om inte kriterierna (notera plural) är uppfyllda ska föraren ha samma skyldigheter och rättigheter som fastställs i direktivet för mobila arbetstagare. Den nya paragrafens första och andra stycke har utformats för att beakta detta. I direktivet finns dock ett kriterium som formulerats som att egenföretagaren inte ska vara knuten till en arbetsgivare genom anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande. Bruket av en sådan formulering för att beskriva ett anställningsförhållande skulle vara främmande för svensk arbetsrättslig lagstiftning och har därför formulerats annorlunda. Genom att använda formuleringen att inte utföra arbete för en arbetsgivares räkning uppnås saklig överensstämmelse med direktivet och en bättre språklig överensstämmelse med annan liknande svensk lagstiftning, se t.ex. 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) och 1 § i arbetstidslagen (1982:673).

I Sverige är många egenföretagande åkare anslutna till s.k. lastbilscentraler. Sådana centraler utgör ett nätverk av egenföretagande åkare som valt att samarbeta inom ramen för centralen. Lastbilscentralerna var från början oftast ekonomiska föreningar men numera är det stora flertalet aktiebolag. De till lastbilscentralen anslutna åkarna är ofta delägare i aktiebolaget.

Syftet med lastbilscentralerna är att åkerierna ska kunna koncentrera sina resurser till produktion av transporttjänster genom att centralen svarar för transportförmedling, marknadsföring, administration, transportplanering, fakturering m.m. Deltagande i centralen betalas med en viss procent av den egenföretagande åkarens intäkter och i utbyte kan åkaren ta del av de tjänster som nyss beskrivs. Upplägget reducerar den egenföretagande åkarens administrativa kostnader och tillåter honom att fokusera på åkeriets kärnverksamhet.

I betänkandet Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag (SOU 2004:26), s. 80 f, har ifrågasatts om en åkare som är ansluten till en lastbilscentral uppfyller kriterierna enligt direktivet för att vara en förare som är egenföretagare. Regeringen vill dock framhålla att en åkare är fri att säga upp sitt medlemskap i centralen, låt vara efter en viss uppsägnings-tid. Åkaren har också rätt till sina intäkter med avdrag för den avgift som betalas till lastbilscentralen för dess tjänster. Centralerna förmedlar transportuppdrag till åkaren men detta innebär inte i sig självt att transportköparen har något inflytande över åkarens övriga affärsrelationer. Lastbilscentralen kan i vissa upplägg ha sådant inflytande men åkaren är som sagt fri att avsluta sitt deltagande i centralen. Dessutom torde sådant inflytande i allmänhet kunna ses som ett inslag av sådant samarbete mellan egenföretagare som omtalas i definitionen i direktivets

artikel 3 e. Den egenföretagande åkare som är medlem i en lastbilscentral torde därför som utgångspunkt oftast vara att bedöma som fri att, självständigt eller i samarbete med andra egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

Frågan om medlemskap i en lastbilscentral innebär att åkaren kan anses utgöra en egenföretagande åkare i direktivets mening kan dock inte besvaras enbart i generella ordalag. Det får till syvende och sist avgöras av åkarens och centralens upplägg i det enskilda fallet sett i belysning av de kriterier som listas i den nya paragrafens första stycke. Det kan därför inte heller uteslutas att den närmare utformningen av upplägget i en viss lastbilscentral kan behöva justeras i en eller annan omfattning för att inte dess åkare ska komma att betraktas som arbetstagare enligt direktivet och vägarbetstidslagen.

Huruvida en åkare som är ansluten till en lastbilscentral i det enskilda fallet är att bedöma som egenföretagare eller arbetstagare enligt vägarbetstidslagen får genom de nu aktuella lagförslagen dock inte så stor praktisk betydelse för lagens tillämpning. Detta eftersom lagen nu ska göras tillämplig även på dem som är egenföretagare. När det gäller den straffrättsliga situationen får dock distinktionen en konkret betydelse, se avsnitt 5.8.

Av artikel 3 a 2 i direktivet följer att definitionen av arbetstid när det gäller egenföretagare avviker något för den som gäller för arbetstagare. Det anges att sådan tid som avser allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med en viss transport inte omfattas av definitionen av arbetstid. Detta förhållande bör tas upp i den nya 1 b § sista stycket. De praktiska konsekvenserna av denna reglering berörs i sitt sammanhang i påföljande avsnitt.

Sveriges Åkeriföretag, TransportGruppen och *Bussbranschens Riksförbund* har påpekat att promemorians förslag synes innebära att vägarbetstidslagen ska vara tillämplig på egenföretagare som framför motorfordon under 3,5 ton. Av artikel 1 i direktivet framgår att det bara är tillämpligt på vägtransporter som omfattas av bl.a. förordning (EEG) nr 3820/85. Denna förordning har ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Av denna förordning framgår av artikel 2 att den bara är tillämplig på vägtransporter av gods, om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton. Det finns även en avgränsning som gäller för passagerartransport och andra avgränsningar.

Regeringen konstaterar att de vägtransporter som inte omfattas av den nyss berörda förordningen inte heller omfattas av direktivet. Det ska råda likhet mellan arbetstagare och egenföretagare i detta avseende. Liksom de ovan nämnda remissinstanserna påpekat följer detta inte av promemorians förslag eftersom de avgränsningar som följer av 1 § första stycket inte knutits till egenföretagarna.

Regeringen har i syfte att klargöra att vägarbetstidslagen inte ska vara tillämplig på t.ex. egenföretagare som framför motorfordon under 3,5 ton valt en annan lagteknisk disposition än den som föreslås i promemorian. Att lagen ska vara tillämplig på egenföretagare anges redan i 1 § första

stycket tillsammans med mobila arbetstagare för att på så sätt uppnå likhet mellan de båda kategorierna. Den nuvarande definitionen av mobil arbetstagare i 1 § andra stycket flyttas till en ny 1 a §. Denna flytt föranleder en ändring av hänvisningen i 17 § vägarbetstidslagen till 1 a § i stället för som i den nuvarande lydelsen till 1 § andra stycket.

5.2 Begränsning av den sammanlagda arbetstiden

Regeringens förslag: Med sammanlagd arbetstid avses enligt 10 § vägarbetstidslagen summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som lagen är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare. Detsamma ska gälla för egenföretagare oavsett om arbetet utförts för en eller flera kunder. För det fall en person utfört vägtransportarbete i egenskap av såväl arbetstagare som egenföretagare ska summan av arbetstiderna utgöra den sammanlagda arbetstiden.

De begränsningar av den sammanlagda veckoarbetstiden som följer av 12 § i vägarbetstidslagen ska gälla även för egenföretagare.

Regeringens bedömning: Vägarbetstidslagens 11 § om redovisning av arbetstid mellan arbetsgivare och arbetstagare saknar relevans för egenföretagare. Att den inte äger tillämpning på egenföretagare kommer att framgå genom att den uttryckligen hänför sig till just arbetsgivare och arbetstagare.

Den befintliga definitionen av vecka i vägarbetstidslagens 13 § bör gälla även för egenföretagare. Paragrafens lydelse innehåller inga avgränsningar till någon särskild kategori av personer. Den kommer därför att bli tillämplig på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 § och behöver därför inte ändras.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer i stort med regeringens. Regeringen föreslår dock ett tillägg för situationen att en person utför vägtransportarbete i egenskap av såväl arbetstagare som egenföretagare.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* har framhållit den inte omöjliga situationen att en arbetstagare även har ett eget åkeri som bisyssla. Denne ska rimligen omfattas av 10 § vägarbetstidslagen men med den nuvarande lydelsen synes så inte vara fallet. En mer heltäckande reglering av begreppet ”sammanlagd arbetstid” skulle vara eftersträfvansvärd.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Artikel 4 b första meningen i vägarbetstidsdirektivet genomförs för närvarande av 10 § vägarbetstidslagen. Paragrafen utgör en definition av begreppet sammanlagd arbetstid. Enligt denna ska all arbetstid läggas samman vid tillämpningen av lagens bestämmelser även om arbetet är uppdelat i olika delar eller har utförts för olika arbetsgivare. Direktivets krav angående maximal veckoarbetstid enligt artikel 4 bör tillämpas även på egenföretagare för att direktivet ska kunna anses genomfört i svensk rätt. Egenföretagarna bör alltså omfattas av denna princip om sammanläggning. Paragrafen bör därför ändras i detta syfte.

Beträffande arbetstagare ska alltså arbete för flera olika arbetsgivare läggas samman. En egenföretagare har emellertid definitionsmässigt ingen arbetsgivare. En egenföretagare kan dock i stället arbeta för flera olika kunder varför lagtexten för dessa bör ge uttryck för detta.

I sammanhanget finns det skäl att framhålla direktivets definition av arbetstid i artikel 3 a 1. Den anger vad som gäller för mobila arbetstagare. Bland annat klargörs att körning, lastning, lossning, hjälp till passagerare, rengöring och tekniskt underhåll m.m. utgör arbetstid. Det rör sig i princip om arbete som utförs i eller i nära anslutning till fordonet och som har samband med en bestämd transport. I betänkandet Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag (SOU 2004:26), s. 71 f, anges att direktivets definition motsvarar svensk praxis. Regeringen delar denna bedömning. Vidare omfattas de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid (väntetider) och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter, jfr 12 § tredje stycket och 15 § andra stycket vägarbets-tidslagen.

När det sedan gäller egenföretagare anges i artikel 3 a 2 att samma definition tillämpas på tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga. Eftersom allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga inte omfattas av principen om sammanläggning kommer egenföretagarens arbete med t.ex. bokföring, marknadsföring, administration, transportplanering och fakturering inte att omfattas av lagen, jfr förslagets 1 b § tredje stycket. Sådant arbete hänger ju inte samman med en viss transport.

När det gäller *Åklagarmyndighetens* synpunkt kan konstateras att det nu aktuella förslaget faktiskt syftar till att egenföretagare också ska omfattas av vägarbets-tidslagen. En arbetstagare som dessutom är en egenföretagande åkare kommer därför att omfattas av vägarbets-tidslagens regler oavsett om personen i fråga arbetat i egenskap av mobil arbetstagare eller som förare som är egenföretagare. I ett sådant fall bör den sammanlagda arbetstiden förstås utgöras av summan av arbetstiden som arbetstagare och som egenföretagare. Detta följer inte uttryckligen av promemorians lagförslag och det bör därför anges i lagtexten i ett nytt andra stycke i 10 §.

Arbetsgivarens skyldighet att begära uppgifter om arbete som arbetstagaren utfört för en annan arbetsgivares räkning regleras i 11 § vägarbets-tidslagen. Arbetstagaren ska tillhandahålla dessa uppgifter skriftligen. Eftersom egenföretagaren arbetar för sig själv saknas behov av att införa en regel med detta innehåll för dem. Egenföretagarna kan själva förväntas ha tillgång till uppgifter om sin arbetstid oavsett om den uppkommit till följd av arbete för en eller flera kunder. Att paragrafen sålunda inte ska vara tillämplig på egenföretagare får med tillräcklig tydlighet anses framgå av att de avgränsande begreppen arbetsgivare och arbetstagare används i dess lydelse.

Artikel 4 a i direktivet genomförs för närvarande genom 12 § vägarbets-tidslagen. I första stycket återfinns den begränsning av den genomsnittliga sammanlagda veckoarbetstiden som ska gälla enligt

direktivet. Beräkningsperioden enligt bestämmelsen kan bestämmas i t.ex. dagar, veckor eller månader, men får inte överstiga fyra månader. I andra stycket finns en bortre begränsning innebärande att den sammanlagda arbetstiden inte under någon vecka får överstiga 60 timmar. Denna begränsning av en enstaka veckas totala arbetstid gäller dock inte vid andra internationella persontransporter än linjetrafik. Till följd av ändringar i EU-rätten och AETR-överenskommelsen behöver hänvisningen i andra stycket ändras till artikel 8.6 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 8.6 b i AETR.

De nu berörda begränsningarna i 12 § första och andra stycket, men även undantagen, måste också gälla egenföretagare för att artikel 4 a ska kunna anses genomförd. Eftersom andra stycket hänför sig till första stycket behöver ingen justering av dess lydelse göras för att uppnå detta då egenföretagare läggs till i första stycket.

I 12 § tredje stycket finns ytterligare bestämmelser om vad som ingår i den sammanlagda arbetstiden enligt lagen. Styckets första mening är hämtad från definitionerna i direktivet. Enligt artikel 3 a 1 andra strecksatsen avses med arbetstid även de perioder då arbetstagaren ”inte fritt kan disponera sin tid utan måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete”. Denna tid – väntetid – ska räknas in i den sammanlagda tiden även för egenföretagare. Det ligger emellertid i sakens natur att en egenföretagande åkare på ett friare sätt än en arbetstagare själv kan avgöra om, och därför undvika att, väntetiden verkligen är sådan att den inte fritt kan disponeras eller påkallar närvaro på arbetsplatsen. Till exempel kan en egenföretagare på ett friare sätt än en arbetstagare själv avgöra när arbetsdagen börjar och slutar.

I det sammanhanget kan påpekas att definitionen av arbetstid för egenföretagare i artikel 3 a 2 talar i termer av att stå till ”kundens förfogande”. I den allmänna definitionen av arbetstid i inledningen av artikel 3 a 1 andra strecksatsen anges perioder då arbetstagaren ”inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller sin verksamhet”. Denna del av definitionen hänför sig visserligen inte enbart till väntetid men återfinns i den inledande gemensamma delen av definitionen. Detta utgör illustration av att det inte utan vidare går att likställa ”stå till arbetsgivarens förfogande” med ”stå till kundens förfogande”. I den mån egenföretagaren åsamkas sådan väntetid som avses i artikel 3 a 1 andra strecksatsen genom att stå till en kunds förfogande, t.ex. väntetid till följd av en försenad lastning, bör dock sådan tid omfattas av sammanläggningen.

Även tredje styckets reglering angående semesterledighet bör omfatta egenföretagare. En egenföretagare har till följd av den frihet som naturligen följer av egenföretagande mycket större möjligheter än en arbetstagare att låta bli att arbeta utan att detta i någon formell mening utgör semester. I den utsträckning egenföretagare formellt tar ut semester bör dock dessa tider behandlas på samma sätt som för arbetstagare. Många egenföretagare i åkerinäringen är anställda av ett bolag, t.ex. ett aktiebolag, som de själva äger. I de flesta sådana fall kommer, beroende på de närmare omständigheterna i det enskilda fallet, egenföretagaren inte att omfattas av arbetstagarbegreppet. Till exempel semesterlagen (1977:480)

och annan arbetsrättslig lagstiftning som gäller för arbetstagare kommer då inte att vara tillämplig.

Även sjukdom bör hanteras på samma sätt för egenföretagare som för arbetstagare. Tid då en egenföretagare varit frånvarande på grund av sjukdom ska således likställas med fullgjord arbetstid.

Artikel 3 g i direktivet innehåller en definition av begreppet vecka med betydelse för tillämpningen av 12 § vägarbetstidslagen och genomförs genom lagens 13 §. Den ska gälla även för egenföretagare. Paragrafens lydelse innehåller inga avgränsningar till någon särskild kategori av personer. Den kommer därför att bli tillämplig på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

5.3 Nattarbete

Regeringens förslag: Vëgarbetstidslagens regler om begränsning av arbetstiden vid nattarbete, 15 §, ska gälla även för egenföretagare. Detta gäller även reglerna i paragrafen om väntetid och undantag. Paragrafens andra och tredje stycken behöver ändras för att uppnå detta syfte. Återstoden av paragrafen kommer dock att bli tillämplig på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

Regeringens bedömning: Den definition av nattarbete som finns i 14 § vägarbetstidslagen bör gälla även för egenföretagare. Paragrafens lydelse innehåller inga avgränsningar till någon särskild kategori av personer. Den kommer därför att bli tillämplig på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 § och behöver därför inte ändras.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Artikel 3.2 h-i i vägarbetstidsdirektivet och innehåller en definition av begreppet nattarbete och genomförs av 14 § vägarbetstidslagen. I paragrafen anges att med nattarbete avses arbete under någon del av perioden som börjar kl. 1.00 och slutar kl. 5.00. Definitionen bör gälla även för egenföretagare för att direktivet ska kunna anses genomfört. Paragrafens lydelse innehåller inga avgränsningar till någon särskild kategori av personer. Den kommer därför att bli tillämplig på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

Artikel 7 i direktivet genomförs för närvarande av 15 § vägarbetstidslagen. Paragrafen innehåller i första stycket regler om begränsning av arbetstiden vid nattarbete. Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i vissa särskilt angivna rättsakter får arbetstiden under den perioden inte överstiga 10 timmar. Denna begränsning behöver gälla även för egenföretagare för att direktivet ska kunna anses genomfört. Även hänvisningen i första stycket till sådan avslutad vila som avses i förordningen (EG) nr 561/2006, AETR eller arbetstidslagen bör gälla för egenföretagarnas del. Det första styckets lydelse innehåller inga avgränsningar till någon särskild kategori

av personer. Det kommer därför att bli tillämpligt på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

Det andra stycket innehåller en reglering av sådan väntetid som inte fritt kan disponeras över, jfr artikel 3 a 1 andra strecksatsen och 12 § tredje stycket vägarbetsbatalagen. Liksom för 12 § om sammanlagd arbetstid ska sådan tid räknas in i nattarbete. Det tredje stycket innehåller en möjlighet till tillfälliga undantag. Båda dessa stycken ska vara tillämpliga även på egenföretagare. Lydelserna av andra och tredje stycket ska ändras för att klargöra att de är tillämpliga även på egenföretagare eftersom de för närvarande innehåller de för tillämpligheten avgränsande begreppen arbetsgivare och arbetstagar.

5.4 Raster och pauser

Regeringens förslag: Vägarbetsbatalagens regler om förläggning och längd av samt intervall för raster och pauser, 18 §, ska gälla även för egenföretagare. Paragrafens tredje stycke behöver ändras för att uppnå detta syfte. Återstoden av paragrafens stycken kommer dock att bli tillämpliga på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

Regeringens bedömning: Vägarbetsbatalagens regler om arbetsgivarens anordnande av arbetet vad gäller förläggning av raster och pauser, 19 §, bör inte gälla för egenföretagare.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Artikel 5 i direktivet om raster genomförs av 18 § vägarbetsbatalagen. Det andra stycket anger att raster under sådan körtid som avses i förordningen (EG) nr 561/2006 och AETR ska förläggas i enlighet med dessa regleringar och räknas som rast även enligt vägarbetsbatalagen. Beträffande tredje stycket har i avsnitt 5.2 berörts sådan tid som arbetstagar och egenföretagare inte fritt kan disponera över (väntetid). Sådan tid ska som utgångspunkt räknas in i den sammanlagda arbetstiden och i det nu aktuella stycket anges hur sådana perioder av väntan ska beaktas vid tillämpning av rastbestämmelsen. Väntetid ska, förutom som rast, räknas även som arbetstid. Alla tre styckena i 18 § bör gälla även för egenföretagare och paragrafens lydelse ändras därför i detta syfte.

Eftersom det bara är lydelsen i tredje stycket som innehåller det avgränsande begreppet arbetstagar är det bara där egenföretagare behöver läggas till. Det första och andra stycket saknar referens till något avgränsande begrepp och kommer därför att bli tillämpliga på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

Regler om arbetsgivarens anordnande av arbetet vad gäller förläggning av raster och pauser återfinns i 19 § vägarbetsbatalagen. Eftersom regeln behandlar förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagar saknar den relevans för egenföretagare och ska därför inte vara tillämplig för sådana företagare. I författningskommentaren i förarbetena till lagen framhålls

att denna paragraf har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen (17 §), se prop. 2005/05:132. Paragrafen genomför alltså inte heller någon reglering i direktivet. Paragrafens lydelse innehåller de för tillämpligheten avgränsande begreppen arbetsgivare och arbetstagare och behöver därför inte ändras för att klargöra att den inte ska vara tillämplig på egenföretagare.

5.5 Registrering av arbetstid

Regeringens förslag: Vagarbetstidslagens regler om registrering av arbetstiden och bevarande av register, 20 §, ska även gälla för egenföretagare. De skyldigheter som ska uppfyllas av den anställde förarens arbetsgivare ska dock, när det gäller förare som är egenföretagare, uppfyllas av företagaren själv.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Vagarbetstidslagens 20 § genomför bl.a. artikel 9 b i direktivet. Paragrafen innehåller regler om skyldigheten för arbetsgivaren att registrera arbetstagarens arbetstid. Kravet omfattar all arbetstid enligt lagen. Enligt 10 § i lagen avses med den sammanlagda arbetstiden även arbetstid som utförs för annan arbetsgivares räkning, och arbetsgivaren är enligt 11 § skyldig att begära information om sådan arbetstid. Registreringskravet omfattar således arbetstid som utförts för andra arbetsgivare.

Artikel 9 b i direktivet är visserligen avfattad med sikte på relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare. Artikeln kräver att arbetstiden för arbetstagare ska registreras, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1. Detta ställe i direktivet anger att från och med den 23 mars 2009 ska direktivet tillämpas på egenföretagare. Vad denna referens innebär med avseende på egenföretagare framstår inte som entydigt. För att den nya tillämpningen på egenföretagare enligt direktivet inte ska bli ett slag i luften måste dock rimligen avses att en motsvarande princip om registrering av arbetstid ska gälla även för egenföretagare. Skyldigheten att registrera arbetstid för egenföretagare införs genom att lägga till ordet egenföretagare på lämpliga ställen i första och andra meningen. Skyldigheten att registrera tiden och bevara registren måste rimligen ankomma på egenföretagaren själv även om detta knappast kan sägas framgå av direktivet.

Nödvändigheten av sådana tolkningar som berörts i stycket ovan illustreras väl av tolkningen av artikel 9 a i direktivet, en tolkning som dock leder till den motsatta slutsatsen. Denna artikel innebär att arbetstagare av arbetsgivaren ska informeras om relevanta nationella föreskrifter och avtal mellan arbetsmarknadens parter. Artikel 2.1 andra stycket i vägarbetstidsdirektivet anger alltså att från och med den 23 mars 2009 ska direktivet tillämpas på egenföretagare utan att direktivet på något tydligt sätt anger hur detta ska förhålla sig till t.ex. artikel 9 a. Det innebär en logisk omöjlighet att genomföra artikel 9 a för egenföretagare

av det enkla skälet att en egenföretagare definitionsmässigt inte har någon arbetsgivare.

Måhända har kommissionen gjort samma tolkning eftersom den i den formella underrättelsen inte tagit upp artikel 9 bland dem som innebär att Sverige inte uppfyller sina skyldigheter enligt direktivet. Å andra sidan innefattar detta utelämnande även artikel 9 b som enligt slutsatsen ovan får anses vara behövlig för att genomförandet av direktivet inte ska bli ett slag i luften. Skillnaden visar på svårigheten att tolka direktivet i syfte att låta egenföretagare omfattas av det på rätt sätt. Regeringen gör dock bedömningen att reglerna om registrering av arbetstid och bevarande av register behöver genomföras även för egenföretagare.

När det sedan gäller den tredje och fjärde meningen i den nuvarande lydelsen av 20 § i vägarbetsstidslagen saknar de relevans för egenföretagare. Deras lydelse innehåller de för tillämpligheten avgränsande begreppen arbetsgivare och arbetstagare och behöver därför inte ändras för att de inte ska vara tillämpliga på egenföretagare. Paragrafen bör emellertid delas upp i två olika stycken eftersom den första och andra meningen i motsats till den tredje och fjärde meningen saknar relevans för egenföretagare. De två första meningarna ändras därför för att bli tillämpliga på egenföretagare och görs samtidigt till ett nytt första stycke. Den tredje och fjärde meningens lydelse ändras inte men görs till ett nytt andra stycke.

5.6 Dispens och undantag

Regeringens förslag: Vägarbetsstidslagens möjlighet för Transportstyrelsen att medge undantag (dispens), 21 § första stycket, i vissa särskilt angivna avseenden för det fall kollektivavtal inte träffats ska gälla även för egenföretagare. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska härutöver få meddela föreskrifter om samma slags undantag i fråga om sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund* anser att den svenska regleringen inte ska inskränka mer på näringsverksamheten än direktivets absoluta miniminivå och att direktivets möjligheter till undantag ska tillämpas fullt ut. *Sveriges Maskinringar* har lämnat liknande synpunkter. *Facket för Service och Kommunikation (SEKO)* noterar att konkurrensen kan snedvridas om inte de undantagsmöjligheter som står öppna för arbetstagare även gäller för egenföretagare. Föreskrifter som antas i syfte att undanröja detta problem bör bygga på det i branschen mest representativa kollektivavtalet. Det bör också inte bara i förarbetena utan direkt i lagen anges vilken myndighet som ska få använda bemyndigandet.

Skälen för regeringens förslag: Vägarbetsstidslagens 21 § första stycke reglerar Transportstyrelsens möjligheter att meddela undantag från lagens regler i de fall undantag i kollektivavtal inte träffats. Av författningskommentaren i lagens förarbeten följer att dispensmöjligheterna följer motsvarande möjligheter i arbetstidslagen (19 §), med de

skillnader som följer av att vissa bestämmelser har en annan utformning i den lagen (prop. 2004/05:132).

Den nu aktuella regleringen har alltså inte tillkommit omedelbart med anledning av direktivet. Det kan dock anmärkas att direktivet i en del fall godtar att det görs undantag och preciseringar inom ramen för kollektivavtal, se t.ex. artikel 8. Om den möjligheten inte står öppen för egenföretagare finns en uppenbar risk att direktivet får en konkurrensnedvidande effekt. Detta genom att ett undantag som inte kan åtnjutas av egenföretagare minskar deras konkurrenskraft i förhållande till företag med arbetstagare som åtnjuter undantaget. Direktivet kom alltså inte att omarbetas i samband med den process som omnämns i artikel 2.1 andra stycket i direktivet utan förslaget drogs i stället tillbaka men det får anses uppenbart att direktivet inte är avsett att medföra den konkurrensnedvidande effekt som nyss berörts.

Ett sätt att komma till rätta med problematiken är att införa en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela generella föreskrifter om motsvarande undantag för egenföretagare. En sådan möjlighet får anses innefattas i artikel 8 i direktivet. Artikeln anvisar visserligen som huvudregel att undantagen antas genom kollektivavtal men den innefattar också att de kan antas genom lagar och andra författningar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 2 § såvitt avser sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare.

Bemyndigandet införs alltså för att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan egenföretagare och arbetstagare och kan därför avgränsas till att bara gälla den förra gruppen. Eftersom undantaget bara ska gälla denna grupp behöver det inte omfatta övertid och andra aspekter som bara är relevanta för arbetstagare. Artikel 8 i direktivet hänvisar också till artikel 4 och 7 om sammanlagd arbetstid och nattarbete och bemyndigandets lydelse bör därför innehålla den avgränsningen. Bemyndiganden bör införas som ett nytt andra stycke i paragrafen.

En nackdel med det nyss berörda bemyndigandet är att det kan visa sig oframkomligt att konstruera en föreskrift som innefattar alla slags undantag som kan finnas i olika kollektivavtal. Kollektivavtalen kan inte förväntas innehålla samma undantag för olika branscher. En tänkt föreskrift kan då bara innehålla vissa grundläggande för hela åkerinäringen gemensamma och typiska undantag. För att undanröja den rest av konkurrensnedvidande verkan som detta innebär bör den möjlighet till undantag som återfinns i 21 § första stycket göras tillämplig även på egenföretagare. Transportstyrelsen kommer då att kunna medge sådana undantag som anges i 2 § vägarbetstidslagen även för egenföretagare i den mån de är relevanta för egenföretagare, t.ex. undantag från 15 § vägarbetstidslagen om nattarbete.

Genom de två nu berörda regleringarna kommer det att finnas förutsättningar för att kunna beakta *Lantbrukarnas Riksförbunds* önskan. Detta genom utformningen av de föreskrifter som kan meddelas med stöd av bemyndigandet och genom beviljandet av dispenser.

När det gäller *SEKO:s* synpunkt konstaterar regeringen att det kommer att bli Transportstyrelsens uppgift att finna en väl avvägd utformning av de tänkta föreskrifterna. Regeringen avser alltså att tilldela Transport-

styrelsen denna uppgift men det är tillräckligt att låta detta framgå av förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Första styckets nuvarande lydelse innehåller visserligen inte de för tillämpligheten avgränsande begreppen arbetsgivare eller arbetstagare men hänför sig likväl till kollektivavtal. Det finns därför skäl att justera styckets lydelse något så att det klargörs att dispensmöjligheten även ska stå öppen för egenföretagare.

Paragrafens nuvarande andra stycke behandlar dispensmöjligheten med avseende på övertid och mertid och saknar därför relevans för egenföretagare. Dess lydelse innefattar dessa begrepp vilket är tillräckligt för att utesluta dess tillämplighet för egenföretagare. Till följd av placeringen det ovan berörda bemyndigandet flyttas stycket och blir ett nytt tredje stycke.

5.7 Tillsyn

Regeringens förslag: Vägarbetstidslagens regel om Transportstyrelsens tillsyn, rätt att få upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen samt rätt att få tillträde till arbetsställena, 22 §, ska gälla även för egenföretagare. Paragrafen ska justeras så att den blir tillämplig på egenföretagare.

Regeringens bedömning: Vägarbetstidslagens regel om att polismyndigheter under vissa förutsättningar ska lämna Transportstyrelsen den hjälp som behövs vid tillsynen, 23 §, bör gälla även egenföretagare. Även regeln om Transportstyrelsens möjligheter att meddela förelägganden och förbud, 24 §, bör gälla i fråga om egenföretagare. Paragrafernas lydelse innehåller inga avgränsningar till någon särskild kategori av personer. De kommer därför att bli tillämpliga på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 § och behöver därför inte ändras.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Transportarbetareförbundet* har mot bakgrund av den tillsynsproblematik förbundet förutser ansett att ansvarig myndighet måste utforma föreskrifter och kontrollmetoder i samråd med branschens parter.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I 22–24 §§ finns regler om tillsyn, handräkningshjälp från polisen och andra befogenheter i det sammanhanget. Då lagen antogs motiverades inte dessa regler av tillsynskrav enligt direktivet, se prop. 2004/05:132 i författningskommentaren och avsnitt 7.11. Direktivet saknar uttryckliga bestämmelser om tillsyn. Likväl finns det alltså regler om tillsyn i vägarbetstidslagen som omfattar även direktivets krav. För att regleringen ska ha någon praktisk möjlighet att fungera får det anses riktigast att låta reglerna om tillsyn omfatta även egenföretagare. Skyldigheten i 22 § första stycket att lämna upplysningar och handlingar riktar sig enligt den nu gällande lydelsen till arbetsgivaren. Lydelsen bör ändras så att samma skyldighet även gäller egenföretagare. När det gäller 22 § andra stycket

och 23–24 §§ har bestämmelserna en lydelse som innebär att egenföretagare kommer att omfattas redan i kraft av förslaget till 1 §. Regeringen noterar att Transportstyrelsen enligt praxis samråder med berörda vid framtagandet av sina föreskrifter.

5.8 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: Till böter eller fängelse i högst ett år ska dömas den arbetsgivare eller den egenföretagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av vägarbetstidslagens 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

Till böter ska dömas den som är egenföretagare och som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att

a) arbetstiden överstigit vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i denna lag,

b) raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 18 § första stycket,

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 § första stycket, eller

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när Transportstyrelsen har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 § första stycket.

Regeringens bedömning: Regeln i vägarbetstidslagen om företräde för påföljd i kollektivavtal eller lagen om medbestämmande i arbetslivet, 27 §, bör inte gälla för egenföretagare.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Malmö tingsrätt* har anfört att det är mycket angeläget att det är entydigt vem som ska bära det straffrättsliga ansvaret vid åsidosättande av bestämmelserna. På sätt som berörts i promemorian är den föreslagna definitionen av begreppet egenföretagare inte särskilt entydig. Det bör därför övervägas om begreppet kan preciseras på ett bättre sätt. *Åklagarmyndigheten* har påpekat att det kan uppstå en konflikt mellan den nu aktuella lagen och den EU-rättsliga regleringen kring kör- och vilotider. Enligt vägarbetstidsdirektivet ska den senare regleringen äga företräde framför och bara kompletteras av den förra, vilket inte kommit till uttryck i det svenska genomförandet. Eftersom regleringen kring kör- och vilotider bara sanktioneras med penningböter och vägarbetstidslagen med dagsböter blir konsekvensen att en reglering med en lindrigare sanktion ska ha företräde framför en med en strängare sanktion.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Vägarbetstidslagens 25 och 26 §§ innehåller straffbestämmelser och får därför anses genomföra direktivets artikel 11. Då lagen antogs angavs i förarbetena bl.a. att bestämmelserna i huvudsak överensstämde med motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen även om de i vissa delar givits en annan lagteknisk utformning (prop. 2004/05:132).

Enligt 25 § kan straff ådömas den arbetsgivare som bryter mot ett föreläggande eller förbud som meddelats med stöd av 24 §, dock inte om föreläggandet eller förbudet förenats med vite. Denna straffbestämmelse bör för att uppfylla direktivets krav på sanktioner enligt artikel 11 också gälla egenföretagare. Eftersom paragrafens nuvarande lydelse innehåller det för tillämpligheten avgränsande uttrycket arbetsgivare bör dess lydelse ändras genom att lägga till egenföretagare.

Transportstyrelsen kan alltså utfärda förelägganden som berör t.ex. övertid och sammanlagd arbetstid. Ett föreläggande angående övertid kan dock i praktiken aldrig att utfärdas mot en egenföretagare eftersom en egenföretagare definitionsmässigt inte kan arbeta övertid i den mening som avses i lagen. Straffbestämmelsen kommer därför inte att kunna tillämpas i sådana fall. Däremot kommer t.ex. reglerna om sammanlagd arbetstid i 12 § att vara tillämpliga för egenföretagare. Ett föreläggande angående detta kan därför utfärdas mot en egenföretagare. Om egenföretagaren bryter mot det föreläggandet kan han straffas enligt bestämmelsen.

I lagens förarbeten anges vidare angående 26 § 1 a att den bestämmelsen omfattar brott mot samtliga av lagens bestämmelser om arbetstid, dvs. ordinarie arbetstid, övertid, allmän övertid, nödfallsövertid, mertid, sammanlagd arbetstid och nattarbete. Bara de två senare utgör krav enligt direktivet och bara i dessa fall ska straff kunna drabba egenföretagaren om övriga förutsättningar är uppfyllda. Detsamma gäller 26 § 1 b men också 2 i de delar den rör skyldigheter enligt förslaget till 20 § första stycket. De skyldigheter som följer av 16 § saknar dock relevans för egenföretagare. Straffbestämmelsen enligt 26 § 3 bör omfatta även egenföretagare. Ovan gjorda överväganden sedda i belysning av den nuvarande konstruktionen av 26 § ger vid handen att ett inarbetande av egenföretagare i den nuvarande konstruktionen ter sig komplicerat. En ny 26 a § som är särskilt avpassad för egenföretagare bör därför införas i stället.

När det gäller *Malmö tingsrätts* synpunkt kan konstateras att definitionen av begreppet egenföretagare har utformats i enlighet med vägarbetsstidsdirektivet med blott en språklig anpassning till svensk arbetsrättslig lagstiftning. Med hänsyn tagen till Sveriges fördragsenliga skyldighet att genomföra direktivet och dess krav på sanktioner enligt direktivets artikel 11 får egenföretagarbegreppet anses preciserat i erforderlig omfattning.

Åklagarmyndigheten har gjort gällande ett missförhållande som redan föreligger med dagens genomförande. För närvarande pågår utredningen Användningen av straffrätt (dir. 2011:31). I denna ska utredaren enligt direktiven bl.a. analysera om det går att vara mer återhållsam när det gäller användningen av straffrätt på olika områden, främst inom specialstraffrätten, och hur detta i så fall bör uppnås. I direktiven framhålls att bland de metoder utredaren ska pröva är att helt eller delvis ersätta straffsanktionerna med en avgift. I betänkandet En bättre arbetsmiljö genom effektivare sanktioner (SOU 2011:57) föreslås att straffsanktionerna i 25 § vägarbetsstidslagen tas bort och att de flesta av straffsanktionerna i lagens 26 § tas bort och ersätts med bl.a. en sanktionsavgift. Betänkandet bereds för närvarande inom regeringskansliet. Regeringen finner därför

inte skäl att närmare överväga denna problematik i denna proposition utan föredrar att återkomma i de båda nyss beskrivna sammanhangen.

I 27 § vägarbetstidslagen regleras frågan om företräde för påföljd i kollektivavtal eller lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Paragrafen är enligt sin lydelse tillämplig på arbetsgivare. Detta är tillräckligt för att klargöra att den inte ska vara tillämplig på egenföretagare.

5.9 Övriga paragrafer

Regeringens bedömning: Vägarbetstidslagens 2–9, 16–17, 28–29 och 31 §§ *bör inte* gälla för egenföretagare. Eftersom deras lydelse innehåller avgränsande begrepp som arbetstagare, arbetsgivare, kollektivavtal eller liknande så behöver de inte ändras för att klargöra detta.

Vägarbetstidslagens 30, 32 och 33 §§ *bör* gälla även för egenföretagare. Eftersom deras lydelse saknar avgränsande begrepp som arbetstagare, arbetsgivare, kollektivavtal eller liknande så behöver de inte ändras för att klargöra detta.

Regeringens bedömning: Överensstämmer med promemorian.

Remissinstanserna: *Sveriges åkeriföretag*, *TransportGruppen* och *Bussbranschens Riksförbund* har framfört att det i lagtexten bör införas ett klargörande av vilka delar av vägarbetstidslagen som är tillämpliga på egenföretagare och inte. Som ett exempel har dessa remissinstanser framfört att det av 5 § angående ordinarie arbetstid i förslaget inte uttryckligen framgår att den inte ska vara tillämplig på egenföretagare.

Skälen för regeringens bedömning: I de olika avsnitten i det föregående har föreslagits att vägarbetstidsdirektivet när det gäller förare som är egenföretagare genomförs genom att dessa företagare inarbetas i den redan befintliga vägarbetstidslagen. För att åstadkomma detta föreslås en justering av tillämpningsområdet enligt 1 § och en ny paragraf, nämligen 1 b §. I övrigt justeras, med ett undantag i 26 a §, bara redan befintliga paragrafer. Som framgått av de olika avsnitten finns i den nuvarande lagens lydelse flera paragrafer som uttryckligen talar om t.ex. arbetstagare eller arbetsgivare. Det är alltså frågan om paragrafer som uttryckligen refererar till personkategorier som inte har med egenföretagare att göra. Samtidigt finns det paragrafer som helt saknar sådana för tillämpligheten avgränsande begrepp.

Det finns i vägarbetstidsdirektivet flera artiklar som rimligen inte kan vara avsedda att tillämpas på egenföretagare, se inledningen till avsnitt 5. Det innebär att det finns en del regleringar i vägarbetstidslagen som inte ska vara tillämpliga på egenföretagare. Det finns vidare i vägarbetstidslagen ett antal regleringar som inte påkallas av vägarbetstidsdirektivet och som redan av det skälet inte behöver omfattas av det nu aktuella genomförandet. Dessa frågor har berörts i det föregående för vissa paragrafer som inte ändras i ett antal fall som har samband med paragrafer som regeringen föreslår ska ändras. I detta avsnitt ska de paragrafer i vägarbetstidslagen som inte tidigare berörts beröras något.

I 2–4 §§ vägarbetstidslagen behandlas möjligheterna att göra vissa undantag och preciseringar i kollektivavtal. Eftersom egenföretagare inte har kollektivavtal ska de inte vara tillämpliga på dem, dock med det undantag som ligger i att förslaget till 21 § hänvisar till 2 § i syfte att beskriva karaktären av de föreskrifter som ska kunna meddelas. Utöver förhållandet att de reglerar kollektivavtalens betydelse i vissa avseenden används i paragrafernas lydelse genomgående begreppen arbetsgivare och arbetstagare på ett sådant sätt att det är tydligt att de inte kan tillämpas på egenföretagare. Det saknas därför skäl att justera deras lydelse i syfte att klargöra detta.

I 5–9 §§ behandlas ordinarie arbetstid, övertid och mertid (övertid vid deltidсанställningar). De finns samlade under rubriker som lyder Ordinarie arbetstid, Övertid och Mertid. När lagen tillkom angavs i förarbetena att dessa regler hämtades från arbetstidslagen (prop. 2004/05:132). Det finns inga skäl att reglera dessa förhållanden för egenföretagare och direktivet gör det inte heller. Paragraferna behöver därför inte ändras för att uppfylla kraven enligt direktivet. Förhållandet att paragraferna behandlar frågor som saknar relevans för egenföretagande åkare innebär att deras lydelse inte behöver justeras i syfte att klargöra att de inte är tillämpliga på dem.

När det gäller 16 och 17 §§ innehåller de regler om arbetsgivares informationsskyldighet till arbetstagare och viloperioder för praktikanter och lärlingar. Sådana regleringar saknar relevans för egenföretagare och behöver därför inte genomföras på grund av vägarbetstidsdirektivet. Eftersom paragrafernas lydelse är avgränsad till att gälla arbetsgivare/arbetstagare samt lärlingar och praktikanter behöver de inte justeras i syfte att klargöra att de inte ska vara tillämpliga för egenföretagare.

I 28 och 29 §§ finns regler om övertidsavgifter under en rubrik med samma beteckning. I förarbetena till lagen anges att dessa bestämmelser i sak överensstämmer med motsvarande regler i arbetstidslagen (prop. 2004/05:132). Då de tar sikte på regler om övertid m.m. som saknar relevans för egenföretagare ska de inte göras tillämpliga på sådana företagare. De båda bestämmelserna hör samman och i 28 § görs klart att de riktar sig mot arbetsgivare. De behöver därför inte justeras för att klargöra de inte ska gälla för egenföretagare.

När det slutligen gäller 30–34 §§ så innehåller de regler om överklagande (30 §), klagorätt för skyddsombud (31 §), intermistiska beslut (32 §) och ett bemyndigande om föreskrifter om avgifter (33 §). Bara 31 § saknar relevans för egenföretagare. Dess lydelse anger dock att skyddsombud ska ha vissa rättigheter i arbetstagarnas intresse vilket i sig klargör att den saknar tillämpning beträffande egenföretagare eftersom egenföretagare inte har skyddsombud i den mening som avses i vägarbetstidslagen. Övriga paragrafers lydelse är sådan att de saknar avgränsning till arbetsgivare, arbetstagare eller liknande begrepp som skulle utesluta deras tillämplighet för egenföretagare. De kommer därför i kraft av förslaget till 1 § att omfatta sådana företagare.

När det gäller *Sveriges åkeriföretags, TransportGruppens* och *Bussbranschens Riksförbunds* synpunkt vill regeringen lämna följande sammanfattande förklaring. I vägarbetstidslagen kommer det alltså att finnas ett visst antal paragrafer som genom sin lydelse uttryckligen anger

att de är tillämpliga på egenföretagare. I vägarbetstidslagen kommer det också att finnas ett visst antal paragrafer som inte är tillämpliga på egenföretagare. Detta framgår genom att de enligt sin lydelse är tillämpliga på personkategorier (t.ex. arbetstagare eller arbetsgivare) eller förhållanden (t.ex. övertid och mertid) som saknar relevans för egenföretagare. Om paragrafen saknar referens till sådana avgränsande begrepp är den tillämplig på egenföretagare.

Vad som nu sagts innebär att 1, 1 b, 10, 12, 13, 14, 15, 18, 20 första stycket, 21 första och andra stycket, 22, 23, 24, 25, 26 a, 30, 32 och 33 §§ gäller i fråga om egenföretagare.

5.10 Ikraftträdande

Regeringens förslag: De förslag som lämnas i denna proposition föreslås träda i kraft den 1 maj 2012.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Direktivet skulle egentligen varit genomfört redan den 23 mars 2009. Till följd av de förhållanden som beskrivits i avsnitt 4 har Sverige dock avvaktat med genomförandeåtgärder i avvaktan på att den process som anges i direktivets artikel 2.1 slutförts. Sedan kommissionen sedermera dragit tillbaka förslaget och därefter den 30 november 2011 beslutat om en formell underrättelse är det angeläget att direktivet genomförs så fort som möjligt. De nu aktuella förslagen bedöms kunna utarbetas till en proposition tidigast under februari 2012. Med beaktande av den tid som erfordras för att den tänkta propositionen ska kunna behandlas i riksdagen och lagändringar därefter utfärdas och kungöras bör förslagen träda i kraft den 1 maj 2012.

6 Konsekvenser

Förslagen som lämnas bedöms varken få några konsekvenser för privatpersoner eller konsekvenser för miljön.

6.1 Konsekvenser för statliga myndigheter

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen ska enligt 22 § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetstidslagen) se till att lagen följs. I enlighet med förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och för verkställighet av lagen.

Transportstyrelsen har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. För att kunna

utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att få tillträde till arbetsställen. Transportstyrelsen har, baserat på uppgifter från 2010 i Arbetsmiljöverkets register SARA (Samordnat Arbetsställeregister för Arbetsmiljöverket), beräknat att antalet tillsynsobjekt ökar med nära 40 procent, från 9 577 till 15 475 arbetsställen om förare som är egenföretagare ska omfattas av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Transportstyrelsen avser integrera tillsynen av vägarbetstidsbestämmelserna med kontrollen av kör- och vilotidsbestämmelserna. Kör- och vilotidkontroller baseras på ett riskvärderingssystem i enlighet med 7 kap. 13 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. vilket innebär att vissa företag kontrolleras oftare och mer ingående än andra baserat på antal överträdelse eller allvarliga överträdelse av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering). Med ett riskbaserat arbetssätt gör Transportstyrelsen bedömningen att merparten av kontrollinsatserna kommer att riktas mot verksamheter där det finns anställda. Transportstyrelsen ser för närvarande över sin tillsynsmetodik varför exakta resursuppgifter inte kan lämnas. Transportstyrelsen bedömer dock att förslaget på kort sikt inte kommer att påverka resursbehoven. På lång sikt bedöms förslaget innebära en kostnadsökning för Transportstyrelsen. Denna ökning bedöms bli marginell och kunna hanteras inom ram.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:186) om avgifter inom vägtrafikområdet kan komma att behöva förtydligas med anledning av det förslag som lämnas. Av 2 kap. 10 och 11 §§ i den nämnda föreskriften framgår att Transportstyrelsen tar ut en årsavgift för tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) på 1 200 kronor. Avgiften tas ut av tillståndshavaren. För tillsyn av kör- och vilotider enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter debiteras en årlig avgift på 500 kronor per fordon. Avgiften tas ut av registrerad ägare till fordonet. Det kan komma att behöva förtydligas om kostnaderna för tillsyn enligt vägarbetstidslagen ingår i underlaget för uttag av avgifter för ovanstående tillsyn.

Även Transportstyrelsens föreskrifter (2009:137) om riskvärderingssystem för kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kan komma att behöva justeras något om tillsyn över bestämmelserna som följer av vägarbetstidslagen avses ingå i riskvärderingssystemet.

Polisen

Förslagen bedöms inte innebära några merkostnader för Polisen.

Sveriges Domstolar

De föreslagna ändringarna bedöms inte innebära någon ökning av arbetsbelastningen för domstolarna.

För förare som är egenföretagare innebär förslaget att man ska följa samma arbetstidsregler som anställda förare. Grundregeln är en 48 timmars arbetsvecka med möjlighet att förlänga till en 60 timmars arbetsvecka om genomsnittet inte blir mer än 48 timmar i veckan utslaget över en fyramånadersperiod. Ungefär hälften av de svenska åkerierna bedöms vara förare som är egenföretagare.

Sveriges åkeriföretag, vars medlemmar anges utgöra 85 procent av de svenska åkeriföretagen, bedömer att antalet enbilsföretag är minst 6 000. För dessa bedömer organisationen att arbetstiden i snitt kommer att minska med 15 timmar från en 63 timmars arbetsvecka. Organisationen beräknar att den sammanlagda kostnaden eller minskade omsättningen blir 3,75 miljarder kronor om man antar att ensamföretagens kostnad per arbetstimme är ca 325 kr och 475 kr för fordonet. Organisationen anger att näringen omsätter 100 miljarder kronor om året. Det innebär att förslaget beräknas minska näringens omsättning med nästan 4 procent.

Det är svårt att på förhand avgöra hur förslaget kommer att påverka den svenska transportnäringens struktur och arbetsmiljön inom vägtransportyrket.

Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

1 §

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Detta omfattar för närvarande s.k. mobila arbetstagare och paragrafen genomför därmed delvis artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (direktivet). Direktivet ska nu genomföras även såvitt avser förare som är egenföretagare, vilket innebär att även den del av direktivets artikel 2 som berör egenföretagare ska genomföras. Detta sker genom att denna kategori läggs till i 1 § *första stycket*. De begränsningar i tillämpningsområdet som följer av 1 § första styckets båda strecksatser gäller således också för egenföretagare. Detta innebär t.ex. att vägtransporter av gods inte omfattas om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton, jfr artikel 2 i den EU-förordning som nämns i den första strecksatsen.

Paragrafens nuvarande andra stycke har flyttats till en ny 1 a §. De båda återstående styckena i 1 § behålls oförändrade i sak. Av dessa är det nya *andra stycket* tillämpligt även på egenföretagare vilket framgår av att dess lydelse saknar avgränsande personkategorier eller andra liknande avgränsningar och därför blir tillämpligt genom den ändring som görs i första stycket. Endast en språklig justering görs i andra stycket. Det nya *tredje stycket* är däremot inte tillämpligt på egenföretagare, vilket framgår genom att dess lydelse innehåller de avgränsande begreppen arbetsgivare och arbetstagare.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.

1 a §

Paragrafen, som är ny, utgörs av samma reglering som för närvarande finns i 1 § andra stycket. Definitionen av mobil arbetstagare har alltså flyttats till en egen ny paragraf men ingen saklig ändring är avsedd.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.

1 b §

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 3 a 2 och e i direktivet.

Paragrafens *första stycke* innehåller en definition av förare som är egenföretagare. Paragrafens första stycke genomför den definition av detta begrepp som följer av direktivets artikel 3 e. Av framställningstekniska skäl betecknas dock kategorin i påföljande paragrafer bara som egenföretagare. Denna framställningsteknik ansluter till den som för närvarande används för mobil arbetstagare som efter 1 § bara betecknas som arbetstagare.

Liksom för mobila arbetstagare innefattar paragrafens lydelse ingen avgränsning med avseende på i vilket land egenföretagaren hör hemma. Det krävs dock att egenföretagaren har ett s.k. gemenskapstillstånd enligt de i paragrafen angivna EU-förordningarna eller ett yrkestrafiktillstånd

enligt yrkestrafiklagen (2012:000) för att definitionen ska vara uppfylld. I sammanhanget kan erinras om att även de allmänna förutsättningarna i 1 § ska vara uppfyllda för att lagen ska vara tillämplig.

Listan av kriterier i artikel 3 e i direktivet avslutas med ordet ”och”. Alla kriterierna ska således vara uppfyllda för att föraren ska vara en egenföretagare, jfr också artikel 3 e andra stycket som anger att om inte kriterierna (notera i plural) är uppfyllda ska föraren ha samma skyldigheter och rättigheter som fastställs för mobila arbetstagare i direktivet. Den nya paragrafens första och *andra stycke* har utformats för att beakta kriterierna och den nyss berörda slutsatsen. I direktivet finns dock ett kriterium som har formulerats som att egenföretagaren inte ska vara knuten till en arbetsgivare genom anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande. Bruket av en sådan formulering för att beskriva ett anställningsförhållande skulle vara främmande för svensk arbetsrättslig lagstiftning och har därför formulerats annorlunda. Genom att använda formuleringen ”inte utför arbete för en arbetsgivares räkning” uppnås saklig överensstämmelse med direktivet och en bättre språklig överensstämmelse med annan liknande svensk lagstiftning, se t.ex. 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) och 1 § arbetstidslagen (1982:673).

Frågan om en åkare som är ansluten till en s.k. lastbilscentral uppfyller kriterierna enligt direktivet för att vara en förare som är egenföretagare kan uppkomma. Det kan då framhållas att en åkare är fri att säga upp sitt medlemskap i centralen, låt vara efter en viss uppsägningstid. Åkaren har också rätt till sina intäkter med avdrag för den avgift som betalas till lastbilscentralen för dess tjänster. Centralerna förmedlar transportuppdrag till åkaren men detta innebär inte att transportköparen har något inflytande över åkarens övriga affärsrelationer. Lastbilscentralen kan visserligen i vissa upplägg ha visst sådant inflytande men åkaren är som sagt fri att avsluta sitt deltagande i centralen. Dessutom torde sådant inflytande i allmänhet kunna ses som ett inslag av sådant samarbete mellan egenföretagare som omtalas i definitionen i direktivets artikel 3 e. Den egenföretagande åkare som är medlem i en lastbilscentral torde därför som utgångspunkt vara att bedöma som, självständigt eller i samarbete med andra egenföretagare, fri att ha affärsförbindelser med flera kunder. Frågan kan dock inte besvaras bara i generella ordalag. Det får till syvende och sist avgöras av åkarens och centralens upplägg i det enskilda fallet sett i belysning av de kriterier som listas i paragrafens första stycke.

I paragrafens *tredje stycke* genomförs artikel 3 a 2 i direktivet. Vissa göromål som för egenföretagare inte ska räknas in i arbetstiden undantas här uttryckligen. Dessa göromål berörs närmare i sin praktiska kontext i kommentaren till 10 §.

Paragrafen, som har utformats i enlighet med lagrådets förslag, har behandlats i avsnitt 5.1.

10 §

Paragrafen genomför för närvarande artikel 4 b första meningen i direktivet.

Paragrafens *första stycke* utgör en definition av begreppet sammanlagd arbetstid. Enligt lagen ska all arbetstid läggas samman vid tillämpningen

av lagens bestämmelser även om arbetet är uppdelat i olika delar eller har utförts för olika arbetsgivare. Eftersom direktivets krav angående maximal veckoarbetstid enligt artikel 4 a numera ska tillämpas även på egenföretagare behöver även egenföretagarna omfattas av denna princip om sammanläggning. Eftersom allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga inte omfattas kommer egenföretagarens arbete med t.ex. bokföring, marknadsföring, administration, transportplanering och fakturering i allmänhet inte att omfattas av principen om sammanläggning, jfr 1 b § tredje stycket. Sådant arbete hänger ju i allmänhet inte samman med en viss transport.

I *andra stycket* finns en ny regel som behandlar situationen att en viss person utför vägtransportarbete i egenskap av arbetstagare såväl som egenföretagare. I ett sådant fall ska summan av de båda arbetstiderna utgöra den sammanlagda arbetstiden.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.

12 §

Paragrafen genomför för närvarande artikel 4 a i direktivet.

I *första stycket* återfinns den begränsning av den genomsnittliga sammanlagda veckoarbetstiden som ska gälla enligt direktivet. Beräkningsperioden kan bestämmas i t.ex. dagar, veckor eller månader, men får inte överstiga fyra månader. Denna begränsning gäller numera även egenföretagare.

I *andra stycket* finns en bortre begränsning innebärande att den sammanlagda arbetstiden inte under någon vecka får överstiga 60 timmar. Denna begränsning av en enstaka veckas totala arbetstid gäller dock inte vid andra internationella persontransporter än linjetrafik. Till följd av ändringar i EU-rätten och AETR-överenskommelsen har den nuvarande hänvisningen ändrats till artikel 8.6 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 8.6 b i AETR. De nu berörda begränsningarna, men även undantagen, gäller numera också för egenföretagare.

I *tredje stycket* finns ytterligare bestämmelser om vad som ingår i den sammanlagda arbetstiden enligt lagen. Styckets första mening är hämtad från definitionerna i direktivet. Enligt artikel 3 a 1 andra strecksatsen avses med arbetstid även de perioder då arbetstagaren ”inte fritt kan disponera sin tid utan måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete”. Denna tid – väntetid – ska räknas in i den sammanlagda arbetstiden även för egenföretagare. Det ligger emellertid i sakens natur att en egenföretagande åkare på ett friare sätt än en arbetstagare själv kan avgöra om, och därför undvika att, väntetiden verkligen är sådan att den inte fritt kan disponeras eller påkallar närvaro på arbetsplatsen. Till exempel kan en egenföretagare på ett friare sätt än en arbetstagare själv avgöra när arbetsdagen börjar och slutar.

Även tredje styckets reglering angående semesterledighet omfattar egenföretagare. En egenföretagare har dock till följd av den frihet som naturligen följer av egenföretagande mycket större möjligheter än en arbetstagare att låta bli att arbeta utan att detta i någon formell mening utgör semester. I den utsträckning egenföretagare formellt tar ut semester ska dock dessa tider behandlas på samma sätt som för arbetstagare. Även sjukdom ska hanteras på samma sätt för egenföretagare som för arbets-

tagare. Tid då en egenföretagare varit frånvarande på grund av sjukdom ska således likställas med fullgjord arbetstid. Prop. 2011/12:69

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.

15 §

Paragrafen genomför för närvarande artikel 7 i direktivet

Paragrafen innehåller i *första stycket* regler om begränsning av arbetstiden vid nattarbete. Denna reglering är tillämplig även på egenföretagare. Även hänvisningen i första stycket till sådan avslutad vila som avses i förordningen (EG) nr 561/2006, AETR eller arbetstidslagen är tillämplig på egenföretagare.

Det *andra stycket* innehåller en reglering av sådan väntetid som inte fritt kan disponeras över, jfr kommentaren till 12 § tredje stycket. Liksom för 12 § tredje stycket om sammanlagd arbetstid ska sådan tid räknas in i nattarbete. Det *tredje stycket* innehåller en möjlighet till tillfälliga undantag. Båda de nu berörda styckena är tillämpliga på egenföretagare. Lydelseerna av andra och tredje stycket har ändrats så att egenföretagare anges uttryckligen eftersom styckenas nuvarande lydelse innehåller de avgränsande begreppen arbetsgivare och arbetstagare.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.

17 §

I paragrafen görs enbart en ändring av hänvisningen till 1 § andra stycket till följd av att innehållet i den bestämmelsen flyttas till den nya 1 a §.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1.

18 §

Paragrafens *första stycke* genomför för närvarande artikel 5 i direktivet om raster. Det *andra stycket* anger att raster under sådan körtid som avses i förordningen (EG) nr 561/2006 och AETR-överenskommelsen ska förläggas i enlighet med dessa regleringar och räknas som rast även enligt lagen. Beträffande *tredje stycket* har i kommentaren till 12 § tredje stycket berörts sådan tid som arbetstagaren och egenföretagaren inte fritt kan disponera över. Sådan tid ska som utgångspunkt räknas in i den sammanlagda arbetstiden och i det nu aktuella stycket anges hur sådana perioder av väntan ska beaktas vid tillämpning av rastbestämmelsen. Sådan väntetid ska, förutom som rast, räknas även som arbetstid.

De ovan berörda regleringarna ska gälla även för egenföretagare och paragrafens nuvarande lydelse har ändrats för att klargöra detta. Eftersom det bara är lydelsen i tredje stycket som innehåller det avgränsande begreppet arbetstagare är det bara där ordet egenföretagare har lagts till. De första och andra stycket saknar sådan avgränsning och kommer därför att bli tillämpligt på egenföretagare redan i kraft av den ändring som föreslås i 1 §.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.

20 §

Paragrafen genomför bl.a. artikel 9 b i direktivet.

Paragrafen innehåller för närvarande regler om skyldigheten för arbetstagarens arbetsgivare att registrera arbetstid. Kravet omfattar all arbetstid enligt lagen. Enligt 10 § avses med den sammanlagda arbets-

tiden även arbetstid som utförs för en annan arbetsgivares räkning, och arbetsgivaren är enligt 11 § skyldig att begära information om sådan arbetstid. Registreringskravet omfattar således arbetstid som utförts för andra arbetsgivare.

Artikel 9 b i direktivet är visserligen avfattad med sikte på relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare. Artikeln har dock bedömts kräva tillämpning även på egenföretagare och en justering i detta avseende har gjorts i *första stycket*. Skyldigheten att registrera arbetstiden för dessa ankommer dock på egenföretagaren själv.

När det sedan gäller den tredje och fjärde meningen i paragrafens nuvarande lydelse saknar de relevans för egenföretagare. Deras lydelse innehåller begreppen arbetsgivare och arbetstagare och behöver därför inte justeras för att de inte ska vara tillämpliga på egenföretagare. Dessa två meningar görs dock om till ett nytt *andra stycke*. Detta eftersom de i den nuvarande lydelsen, i motsats till de två första meningarna, saknar relevans för egenföretagare.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.

21 §

Paragrafen reglerar Transportstyrelsens möjligheter att meddela undantag från lagens regler i de fall undantag i kollektivavtal inte träffats. Av författningskommentaren till lagens förarbeten följer att dispensmöjligheterna följer motsvarande möjligheter i 19 § arbetstidslagen, med de skillnader som följer av att vissa bestämmelser har en annan utformning i den lagen (prop. 2004/05:132).

Paragrafen har alltså inte tillkommit omedelbart med anledning av direktivet. Det kan dock anmärkas att direktivet i en del fall godtar att det görs undantag och preciseringar inom ramen för kollektivavtal, se t.ex. artikel 8. För att sådana undantag och preciseringar inte ska medföra en för konkurrensen snedvridande effekt införs i *andra stycket* en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela generella föreskrifter om motsvarande undantag för egenföretagare. En sådan möjlighet innefattas i lydelsen av artikel 8 i direktivet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 2 § såvitt avser sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare. Bemyndigandet införs alltså för att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan egenföretagare och arbetstagare och har därför avgränsats till att bara gälla den förra kategorin. Eftersom undantaget bara ska gälla denna grupp behöver det inte omfatta övertid och andra aspekter som bara är relevanta för arbetstagare. Artikel 8 i direktivet hänvisar också till artikel 4 och 7 om sammanlagd arbetstid och nattarbete och bemyndigandets lydelse ger också uttryck för den avgränsningen. Bemyndigandet införs som ett nytt andra stycke i paragrafen.

Det kan visa sig svårt att åstadkomma konkurrensneutralitet genom en föreskrift som innefattar alla slags undantag som kan finnas i olika kollektivavtal. Kollektivavtalen kan inte förväntas innehålla samma undantag för olika branscher. En tänkt föreskrift kan då bara innehålla vissa grundläggande och för hela åkerinäringen gemensamma och typiska undantag. För att undanröja den rest av konkurrensnedvridande verkan som detta innebär görs den möjlighet till undantag som i dag

gäller för arbetstagare enligt 21 § *första stycket* tillämplig även på egenföretagare. Första styckets nuvarande lydelse innehåller visserligen inte begreppen arbetsgivare eller arbetstagare men hänför sig till kollektivavtal. Styckets lydelse har därför justerats något så att det klargörs att dispensmöjligheten ska stå öppen även för egenföretagare.

Paragrafens nuvarande andra stycke behandlar dispensmöjligheten med avseende på övertid och mertid och saknar därför relevans för egenföretagare. Dess lydelse innefattar dessa begrepp vilket är tillräckligt för att utesluta dess tillämplighet för egenföretagare. Till följd av placeringen av det ovan berörda bemyndigandet flyttas stycket och blir ett nytt *tredje stycke*.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.6.

22 §

Paragrafen innehåller regler om tillsyn. Då lagen antogs motiverades inte införandet av dessa regler av tillsynskrav enligt direktivet, se prop. 2004/05:132 i författningskommentaren och avsnitt 7.11. Direktivet saknar uttryckliga bestämmelser om tillsyn. Likväl finns det alltså regler om tillsyn i lagen som omfattar även direktivets krav. För att regleringen ska ha någon praktisk möjlighet att fungera ska tillsynen omfatta även egenföretagare. I paragrafens nuvarande lydelse finns det avgränsande begreppet arbetsgivaren. Paragrafen har därför justerats så att det klargörs att även egenföretagare omfattas. Övriga paragrafer om tillsyn, dvs. 23–24 §§, har en lydelse som innebär att egenföretagare kommer att omfattas redan i kraft av förslaget till 1 §. Detta eftersom de saknar avgränsande begrepp hänförliga till relationen mellan arbetstagare och arbetsgivare.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.7.

25–26 a §§

Paragraferna utgör lagens straffbestämmelser och genomför därmed direktivets artikel 11. Då lagen antogs angavs i förarbetena bl.a. att bestämmelserna i huvudsak överensstämde med motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen även om de i vissa delar givits en annan lagteknisk utformning (prop. 2004/05:132).

Enligt 25 § kan straff ådömas den arbetsgivare som bryter mot ett föreläggande eller förbud som meddelats med stöd av 24 §, dock inte om förelägandet eller förbudet förenats med vite. Denna straffbestämmelse bör för att uppfylla direktivets krav på sanktioner enligt artikel 11 också gälla för egenföretagare. Eftersom paragrafens nuvarande lydelse innehåller det avgränsade uttrycket arbetsgivare har dess lydelse justerats för att uppnå detta.

Transportstyrelsen kan alltså utfärda förelägganden som berör t.ex. övertid och sammanlagd arbetstid. Ett föreläggande angående övertid kan dock i praktiken aldrig att utfärdas mot en egenföretagare eftersom en egenföretagare definitionsmässigt inte kan arbeta övertid i den mening som avses i lagen. Straffbestämmelsen kommer därför inte att kunna tillämpas i sådana fall. Däremot kommer t.ex. reglerna om sammanlagd arbetstid i 12 § att vara tillämpliga för egenföretagare. Ett föreläggande angående detta kan därför utfärdas mot en egenföretagare. Om egenföretagaren bryter mot det kan han straffas enligt bestämmelsen.

Det huvudsakliga innehållet i straffbestämmelsen i 26 § bör gälla också för egenföretagare för att direktivets krav på sanktioner enligt artikel 11 ska kunna anses genomfört. I lagens förarbeten anges angående 26 § 1 a att den bestämmelsen omfattar brott mot samtliga av lagens bestämmelser om arbetstid, dvs. ordinarie arbetstid, övertid, allmän övertid, nödfallsövertid, mertid, sammanlagd arbetstid och nattarbete. Bara de två senare utgör dock krav enligt direktivet och bara i dessa fall ska straff kunna drabba egenföretagaren om övriga förutsättningar är uppfyllda. Detsamma gäller 26 § 1 b och 2 i de delar den rör skyldigheter enligt den nya lydelsen av 20 § första stycket. De skyldigheter som följer av 16 § saknar dock relevans för egenföretagare. Straffbestämmelsen enligt 26 § 3 ska omfatta även egenföretagare. Ovan gjorda överväganden sedda i belysning av den nuvarande konstruktionen av 26 § har föranlett att en ny 26 a § tillämplig bara på egenföretagare införts snarare än att inarbeta dem i den redan existerande 26 §.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.8.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/15/EG

av den 11 mars 2002

om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71 och artikel 137.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs
yttrande (2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), på
grundval av det gemensamma utkast som förlikningskom-
mittén godkände den 16 januari 2002, och

av följande skäl:

- (1) I rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20
december 1985 om harmonisering av viss social lagstift-
ning om vägtransporter (4) fastställs gemensamma regler
för körtider och viloperioder för förare. Den förord-
ningen omfattar inte andra aspekter på arbetstider i
samband med vägtransporter.
- (2) Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993
om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (5) gör det
möjligt att anta mer specifika bestämmelser om arbetstid-
ens förläggning inom området för vägtransporter.
Eftersom det här direktivet är ett sektoriellt direktiv har
dess bestämmelser företräde framför bestämmelserna i
direktiv 93/104/EG, i enlighet med artikel 14 i det direk-
tivet.
- (3) Trots omfattande förhandlingar mellan arbetsmarknadens
parter har det inte varit möjligt att komma fram till
ett avtal beträffande mobila arbetstagare inom vägtrans-
portsektorn.
- (4) Det är därför nödvändigt att föreskriva en rad mer speci-
fika bestämmelser om arbetstidens längd för vägtrans-
porter för att säkerställa transporternas säkerhet samt de
berörda personernas hälsa och säkerhet.
- (5) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i till-
räcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och
de därför på grund av åtgärdens omfattning och verk-
ningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan

gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiari-
tetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med
proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta
direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå
dessa mål.

- (6) Tillämpningsområdet för detta direktiv omfattar endast
mobila arbetstagare, anställda av ett transportföretag
som är etablerat i en medlemsstat, vilka deltar i sådant
mobilt arbete avseende vägtransporter som omfattas av
förordning (EEG) nr 3820/85, eller om så inte är fallet,
av den europeiska överenskommen om arbetsförhållan-
den för fordonsbesättning vid internationella
vägtransporter (AETR).
- (7) Det bör klargöras att de mobila arbetstagare som inte
omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, och som
inte är egenföretagare, åtnjuter det grundskydd som
föreskrivs i direktiv 93/104/EG. Detta grundskydd
omfattar gällande regler om tillräcklig vila, maximal
genomsnittlig veckoarbetstid, årlig semester och vissa
grundläggande bestämmelser för nattarbetare, bland
annat avseende hälsokontroller.
- (8) Eftersom förare som är egenföretagare omfattas av
tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3820/85
men inte av tillämpningsområdet för direktiv 93/
104/EG, bör dessa förare, i enlighet med bestämmel-
serna i artikel 2.1 i det här direktivet, tills vidare inte
omfattas av dess tillämpningsområde.
- (9) Definitionerna i detta direktiv får inte ha någon preju-
dicerande verkan i förhållande till andra gemenskapsregler
om arbetstiden.
- (10) För att förbättra vägtrafiksäkerheten, undvika en sned-
ridning av konkurrensen och sörja för säkerhet och
hälsa för mobila arbetstagare som omfattas av detta
direktiv bör dessa noga känna till vilken tid som ägnas åt
arbete avseende vägtransporter som anses som arbetstid
och vilken tid som inte ingår i arbetstiden och som
betraktas som raster, viloperioder eller tid då arbets-
tagaren skall vara tillgänglig. Dessa arbetstagare bör ha
rätt till ett minsta antal viloperioder per dag och vecka
samt till lämpliga raster. Det är även nödvändigt att
införa en övre gräns för antalet arbetstimmar per vecka.
- (11) Forskningsresultat visar att kroppen nettatid är känslig-
are för miljöstörningar och även för vissa ansträngande
former av arbetsuppläggning, och att långa perioder med
nattarbete kan vara skadliga för arbetstagarnas hälsa och
riskera deras säkerhet samt även vägtrafiksäkerheten i
allmänhet.

(1) EGT C 43, 17.2.1999, s. 4.

(2) EGT C 138, 18.5.1999, s. 33.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 14 april 1999 (EGT C 219,
30.7.1999, s. 235), bekräfat den 6 maj 1999 (EGT C 279,
1.10.1999, s. 270), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 mars
2001 (EGT C 142, 15.5.2001, s. 24) och Europaparlamentets beslut
av den 14 juni 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT), Europaparla-
mentets beslut av den 5 februari 2002 och rådets beslut av den 18
februari 2002.

(4) EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

(5) EGT L 307, 13.12.1993, s. 18. Direktivet senast ändrat genom
Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG (EGT L 195,
1.8.2000, s. 41).

- (12) Följaktligen är det nödvändigt att begränsa perioderna av nattarbete och föreskriva att yrkesförare som arbetar på natten erhåller lämplig kompensation för sitt arbete och inte missgynnas vad avser fortbildning.
- (13) Register bör föras av arbetsgivarna över den tid som överskrider den maximala genomsnittliga arbetstiden per vecka för mobila arbetstagare.
- (14) Bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 om körtiden för andra internationella och nationella persontransporter än linjetrafik bör fortsätta att tillämpas.
- (15) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv och följa utvecklingen inom detta område i medlemsstaterna samt lägga fram en rapport om tillämpningen av reglerna och effekterna av bestämmelserna om nattarbete för Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.
- (16) Det är nödvändigt att fastslå att vissa bestämmelser kan komma att omfattas av undantag, som, beroende på det enskilda fallet, beslutas av medlemsstaterna eller av arbetsmarknadens parter. Som en allmän regel vid undantag måste de berörda arbetstagnarna erhålla viloperioder som kompensation.

förslag som, beroende på omständigheterna, syftar till att antingen

- fastställa villkoren för inkludering av egenföretagare i direktivets tillämpningsområde när det gäller vissa förare som är egenföretagare och som inte deltar i arbete avseende vägtransporter i andra medlemsstater och som omfattas av lokala begränsningar av objektiva skäl, såsom avlägsen lokalisering, långa inhemska avstånd och särskilt hård konkurrens, eller
- inte inkludera förare som är egenföretagare i direktivets tillämpningsområde.

2. Bestämmelserna i direktiv 93/104/EG skall tillämpas på mobila arbetstagare som är uteslutna från det här direktivets tillämpningsområde.

3. I den utsträckning som det här direktivet omfattar mer specifika bestämmelser för mobila arbetstagare som utför vägtransporter skall det ha företräde framför de relevanta bestämmelserna i direktiv 93/104/EG, i enlighet med artikel 14 i det direktivet.

4. Detta direktiv kompletterar de bestämmelser i förordning (EEG) nr 3820/85, och vid behov, i AETR-överenskommelsen, som skall ha företräde framför bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *arbetstid*:

1. vad gäller mobila arbetstagare avses hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller sin verksamhet, dvs.

— den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter. Bland annat ingår följande i arbetet:

- i) körning,
- ii) lastning och lossning,
- iii) hjälp till passagerare som stiger på eller av fordonet,
- iv) rengöring och tekniskt underhåll,

v) allt annat arbete som syftar till att säkerställa fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet eller till att uppfylla de bestämmelser i lagar och andra författningar som direkt hänger samman med transporten i fråga, däribland övervakning av lastning och lossning, administrativa formaliteter med polis, tull, invandrarmyndigheter m.m.

— de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter, i synnerhet under perioder av väntan inför lastning eller lossning när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara, dvs. antingen före avresan eller strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

Syftet med detta direktiv är att införa minimiregler för arbetstidens förläggning för att förbättra skyddet för hälsa och säkerhet för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt för att förbättra vägtrafiksäkerheten och åstadkomma en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter vilka omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85 eller, om så inte är fallet, av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättning vid internationella vägtransporter (AETR).

Från och med den 23 mars 2009 skall detta direktiv tillämpas på förare som är egenföretagare, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i följande stycke.

Senast två år före detta datum skall kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I denna rapport skall det analyseras vilka konsekvenserna blir för vägtrafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkets struktur och de sociala aspekterna av att förare som är egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde. Hänsyn skall tas till förhållandena i varje medlemsstat när det gäller transportnäringens struktur och arbetsmiljön inom vägtransportyrket. Med rapporten som underlag skall kommissionen lägga fram ett

2. vad gäller förare som är egenföretagare tillämpas samma definition på tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

I arbetstiden ingår inte de raster som avses i artikel 5 eller de viloperioder som avses i artikel 6 och inte heller, utan att det påverkar tillämpningen av den lagstiftning i medlemsstaterna eller de avtal mellan arbetsmarknadens parter i vilka det föreskrivs att sådana perioder skall kompenseras eller begränsas, den tid då arbetstagaren är tillgänglig, enligt punkt b i den här artikeln.

b) *tid då arbetstagaren är tillgänglig:*

— andra perioder än raster och viloperioder under vilka den mobila arbetstagaren inte är tvungen att befinna sig på sin arbetsplats, men förväntas vara tillgänglig för att tillmötesgå eventuella uppmaningar om att påbörja eller fortsätta körningen eller utföra annat arbete. Som tid då arbetstagaren är tillgänglig anses framför allt de perioder under vilka den mobila arbetstagaren beledsagar ett fordon som transporteras med färja eller tåg samt väntetid vid statsgränser eller till följd av trafikförbud.

Dessa perioder och hur långa de förväntas bli skall i förväg vara känt av den mobila arbetstagaren, dvs. antingen före avresan respektive strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

— när det gäller mobila arbetstagare som kör i lag, den tid som tillbringas bredvid foråren eller på en sovbräns medan fordonet är i rörelse.

c) *arbetsplats:*

— den ort där det företag för vilket den person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter utför uppgifter har sitt huvudkontor och sina olika underkontor, oavsett om dessa har samma adress som företagets säte eller huvudkontor,

— det fordon som den person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter använder vid utförandet av sina uppgifter,

— alla andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter.

d) *mobilt arbetstagar:* varje arbetstagar som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig, inbegripet praktikanter och lärlingar, och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

e) *förare som är egenföretagare:* person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i den mening som avses i gemenskapslagstiftningen, i enlighet med ett gemenskapstillstånd eller annan yrkesmässig behörighet att utföra sådana transporter, som har rätt att arbeta för egen räkning och som

inte är knuten till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande, som är fri att organisera den aktuella verksamheten, vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs och som är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

Enligt detta direktiv har de förare som inte uppfyller dessa kriterier samma skyldigheter och rättigheter som de som fastställs för mobila arbetstagare i detta direktiv.

f) *person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter:* mobil arbetstagar eller förare som är egenföretagare som utför sådant arbete.

g) *vecka:* den period som börjar måndag kl. 0.00 och slutar söndag kl. 24.00.

h) *natttid:* den period på minst fyra timmar som fastställs i nationell lagstiftning, mellan kl. 0.00 och kl. 7.00.

i) *nattarbete:* allt arbete som utförs nattetid.

Artikel 4

Maximal veckoarbetstid

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa följande:

a) Den genomsnittliga veckoarbetstiden får inte överstiga 48 timmar. Den maximala veckoarbetstiden får uppgå till 60 timmar endast om den genomsnittliga arbetstiden per vecka beräknad över fyra månader inte överstiger 48 timmar. Artikel 6.1 fjärde och femte styckena i förordning (EEG) 3820/85 eller, vid behov, artikel 6.1 fjärde stycket i AETR-överenskommelsen har företräde framför bestämmelserna i detta direktiv, såvida berörda förare inte överskrider en genomsnittstid på 48 timmar per vecka beräknad över fyra månader.

b) Arbetstiden för arbetstagar som arbetar för flera arbetsgivare skall vara summan av antalet arbetade timmar. Arbetsgivaren skall av den mobila arbetstagaren skriftligen begära uppgifter om arbete som har utförts för annan arbetsgivare. Den mobila arbetstagaren skall skriftligen tillhandahålla denna information.

Artikel 5

Raster

1. Utan att det påverkar den skyddsnivå som föreskrivs i förordning (EEG) nr 3820/85, eller nivån i AETR-överenskommelsen, skall medlemsstaterna vidta erforderliga åtgärder för att säkerställa att en person som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1, inte under några omständigheter arbetar mer än sex timmar i sträck utan rast. Arbetet skall avbrytas för en rast på minst 30 minuter om den totala arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, och på minst 45 minuter om den totala arbetstiden omfattar mer än nio timmar.

2. Rasten kan delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Artikel 6

Viloperioder

Enligt detta direktiv omfattas lärlingar och praktikanter, när det gäller viloperioder, av samma bestämmelser som andra mobila arbetstagare omfattas av med tillämpning av förordning (EEG) nr 3820/85, eller, då den inte är tillämplig, av AETR-överenskommelsen.

Artikel 7

Nattarbete

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa följande:

- Om nattarbete utförs får dygnsarbetstiden inte överstiga tio timmar per 24-timmarsperiod.
- Kompensation för nattarbete skall utgå enligt nationella lagbestämmelser, kollektivavtal, avtal mellan arbetsmarknadens parter och/eller nationell praxis, men sådan kompensation är tillåten endast under förutsättning att den inte äventyrar vägtrafiksäkerheten.

2. Kommissionen skall senast den 23 mars 2007 utvärdera följderna av bestämmelserna i punkt 1 inom ramen för den rapport som kommissionen skall upprätta enligt artikel 13.2. Vid behov skall kommissionen bifoga lämpliga förslag till denna rapport.

3. Kommissionen skall lägga fram ett förslag till direktiv med bestämmelser om utbildningen av yrkesförare, inbegripet dem som utför nattarbete, i vilket de allmänna principerna för denna utbildning fastställs.

Artikel 8

Undantag

1. Bestämmelser om undantag från artiklarna 4 och 7 får, av objektiva eller tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation, antas genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, om detta inte är möjligt, genom lagar och andra författningar, förutsatt att det sker i samråd med de berörda arbetsgivarnas och arbetstagarnas företrädare och att ansträngningar görs för att främja alla relevanta former av dialog mellan arbetsmarknadens parter.

2. Möjligheten till undantag från artikel 4 får inte resultera i införandet av en referensperiod som överstiger sex månader för beräkning av den maximala genomsnittliga veckoarbetstiden på 48 timmar.

Artikel 9

Information och register

Medlemsstaterna skall säkerställa följande:

- a) Mobila arbetstagare skall informeras om relevanta nationella föreskrifter, om arbetsföreskrifter vid deras företag samt om avtal mellan arbetsmarknadens parter, till exempel kollektivavtal och eventuella företagsavtal, som har ingåtts på grundval av detta direktiv, utan att det påverkar tillämpningen av rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna

om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (¹).

- b) Arbetstiden för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter skall registreras, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1. Registren skall bevaras i minst två år efter det att den tidsperiod som arbetet omfattar har löpt ut. Arbetsgivarna skall vara ansvariga för registreringen av de mobila arbetstagarnas arbetstid. På begäran skall arbetsgivaren vara skyldig att till de mobila arbetstagarna lämna en kopia av registreringen av de arbetade timmarna.

Artikel 10

Förmånligare bestämmelser

Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa eller införa lagar eller andra författningar som bättre skyddar säkerheten och hälsan när det gäller personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, eller medlemsstaternas möjligheter att främja eller tillåta tillämpning av kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter som bättre skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa. Genomförandet av detta direktiv skall inte utgöra ett giltigt skäl för att sänka den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som avses i artikel 2.1.

Artikel 11

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas enligt detta direktiv samt vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 12

Förhandlingar med tredje land

I syfte att regler likvärdiga med dem som föreskrivs i detta direktiv skall komma att tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda vid företaget som är etablerade i tredje land skall gemenskapen inleda förhandlingar med berörda tredje länder när detta direktiv har trätt i kraft.

Artikel 13

Rapporter

- 1. Medlemsstaterna skall vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv med uppgift om de ståndpunkter som arbetsmarknadens parter företräder. Rapporten skall vara kommissionen tillhanda senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar. Tvåårsperioden skall vara densamma som den period som avses i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3820/85.

(¹) EGT L 288, 18.10.1991, s. 32.

2. Kommissionen skall vartannat år utarbeta en rapport om medlemsstaternas genomförande av detta direktiv och om utvecklingen inom det berörda området. Kommissionen skall överlämna denna rapport till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

Artikel 14

Slutbestämmelser

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 23 mars 2005 eller skall före denna dag säkerställa att arbetsmarknadens parter har avtalat om alla nödvändiga åtgärder, varvid medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att när som helst kunna säkerställa de resultat som föreskrivs i detta direktiv.

När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i första stycket, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningarna skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de redan

har antagit eller kommer att anta inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Medlemsstaterna skall se till att de avsändare, speditörer, huvudentreprenörer, underleverantörer och företag som anställer mobila arbetstagare följer tillämpliga bestämmelser i detta direktiv.

Artikel 15

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 16

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 11 mars 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

J. PIQUÉ I CAMPS

Ordförande



REGERINGSKANSLIET

2011-11-25

N2011/6430/TE

Näringsdepartementet

Rättschefen
Lennart Renbjär

Europeiska kommissionen
Generalsekretariatet
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRYSEL
Belgien

Svar på formell underrättelse angående Sveriges genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (KOM:s ref. (SG-Greffe (2011)D/ 16167) — överträdelse nummer 2011/2065

1 bilaga

Kommissionen har i en formell underrättelse, som inkom till Sveriges ständiga representation vid Europeiska unionen den 30 september 2011, konstaterat att Sverige inte uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 2.1, 3, 4, 5, 6, 7 och 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

Sverige har vidtagit åtgärder för att kunna uppfylla sina skyldigheter. Den 3 november 2011 remitterades det bilagda författningsförslaget med svarstid den 5 december 2011. Förslaget innebär att lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete blir tillämplig på förare som är egenföretagare och att Sverige därmed uppfyller sina skyldigheter enligt de aktuella artiklarna i direktiv 2002/15/EG. Det bör noteras att remissinstansernas yttranden kan föranleda viss justering av författningsförslaget.

En proposition planeras läggas fram för riksdagen kort efter årsskiftet och lagändringen föreslås träda i kraft under våren 2012.

Sverige står gärna till förfogande med ytterligare upplysningar i detta ärende om så önskas.

Lennart Renbjär
Rättschef

Postadress
103 33 Stockholm

Besöksadress
Mäster Samuelsgatan 70

Telefonväxel
08-405 10 00

Telefax
08-411 36 16

E-post: registrator@enterprise.ministry.se

2

Kopia till

Generaldirektören för generaldirektoratet för transport och rörlighet
UD/RS
SB/EU-kansliet

Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härmed förskrivs i fråga om lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

dels att 10, 12, 15, 18, 20, 21, 22 och 25 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 1 a – 1 b och 26 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 a §

Denna lag ska tillämpas på arbete som utförs av förare som är egenföretagare.

Med förare som är egenföretagare avses en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i enlighet med ett sådant gemenskapstillstånd som regleras i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 och som har utfärdats av Transportstyrelsen, eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (2011:000), och

a) som har rätt att arbeta för egen räkning och inte utför arbete för en arbetsgivares räkning,

b) är fri att organisera den aktuella verksamheten,

c) vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs, och

d) är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

De förare som inte uppfyller dessa kriterier ska ha samma skyldigheter och rättigheter som de som fastställs för mobila arbetstagare i denna lag

1 b §

Med arbetstid avses, när det gäller egenföretagare, inte allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

10 §

Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare.

Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare. *Detsamma gäller egenföretagare oavsett om arbetet utförts för en eller flera kunder.*

12 §

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader.

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader. *Detsamma ska gälla egenföretagare.*

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 6.1 fjärde stycket i AETR.

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 8.6 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 8.6 b i AETR.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden *skall* till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom *skall* likställas med fullgjord arbetstid.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden *ska* till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren *eller egenföretagaren* skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom *ska* likställas med fullgjord arbetstid.

15 §

Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter

Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter

sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket *skall* i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren.

sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket *ska* i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren *eller egenföretagaren*.

18 §

Arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten *skall* uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, *skall* rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR *skall* förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

Arbetstagarens och egenföretagarens arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten *ska* uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, *ska* rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR *ska* förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren *eller egenföretagare* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

20 §

Arbetsgivaren *skall* registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren *skall* bevaras hos arbetsgivaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. *Arbetsgivaren skall på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.*

Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren *ska* bevaras hos arbetsgivaren *eller egenföretagaren* i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

21 §

Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas, får Transportstyrelsen medge sådana undantag (dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas *eller det är frågan om en egenföretagare*, får Transportstyrelsen medge sådana undantag (dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 2 § för egenföretagare i fråga om sammanlagd arbetstid och nattarbete.

Ytterligare övertid eller mertid, utöver allmän övertid respektive allmän mertid, får medges med högst 150 timmar under ett kalenderår.

22 §

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren *och egenföretagaren* på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att få tillträde till arbetsställena.

25 §

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

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare *eller den egenföretagare* som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett för-

stöd av 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

bud som har meddelats med stöd av 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

Prop. 2011/12:69
Bilaga 3

26 a §

Till böter döms den som är egenföretagare och som uppsåtliga eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att

a) arbetstiden överstigit vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i denna lag,

b) raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 18 § första stycket,

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 § första stycket, eller

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när Transportstyrelsen har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 § första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Genomförande av artikel 2.1 andra stycket m.fl. i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

Följande remissinstanser har lämnat yttranden över promemorian Genomförande av artikel 2.1 andra stycket m.fl. i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter – Förare som är egenföretagare föreslås omfattas av delar av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, dnr N2010/6430/TE. Riksdagens ombudsmän (JO), Justitiekanslern (JK), Svea hovrätt, Kammarrätten i Göteborg, Malmö tingsrätt, Förvaltningsrätten i Falun, Åklagarmyndigheten, Domstolsverket, Kommerskollegium, Rikspolisstyrelsen, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Tullverket, Konkurrensverket, Regelrådet, Arbetsdomstolen, Arbetsgivarverket, Tillväxtverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Försäkringskassan, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Sveriges Kommuner och Landsting, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Landsorganisationen i Sverige (LO), SEKO – Facket för Service och Kommunikation, Sveriges akademikers centralorganisation (Saco), Sveriges Handelskamrar, Svenskt Näringsliv, Svenska Bussbranschens Riksförbund, (BR), Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Svensk Försäkring, Sveriges Åkeriföretag, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och TransportGruppen.

Därutöver har yttrande inkommit från Sveriges Maskinringar.

Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

dels att 1, 10, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 22 och 25 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 1 a, 1 b och 26 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag ska tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter, vid vilka följande skall tillämpas:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, eller

– Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Med mobil arbetstagare avses i denna lag varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

*Föreslagen lydelse*1 §²

Denna lag ska tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och av förare som är egenföretagare under förutsättning att arbetstagaren eller egenföretagaren deltar i vägtransporter, vid vilka följande ska tillämpas:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, eller

– Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EUT L 80, 23.3.2002, s 35, Celex 32002L0015).

² Senaste lydelse 2007:92.

I fråga om förare finns bestämmelser om körtider samt om raster och viloperioder i Europaparlamentets och rådets förordning (EEG) nr 561/2006 och AETR.

Prop. 2011/12:69
Bilaga 5

I arbetstidslagen (1982:673) finns bestämmelser om arbetstid vid arbete som inte omfattas av denna lag. Om arbetstagaren för samma arbetsgivare både utför arbete som omfattas av denna lag och arbete som omfattas av arbetstidslagen, *skall* arbetstiden läggas samman vid tillämpning av denna lag.

I arbetstidslagen (1982:673) finns bestämmelser om arbetstid vid arbete som inte omfattas av denna lag. Om arbetstagaren för samma arbetsgivare både utför arbete som omfattas av denna lag och arbete som omfattas av arbetstidslagen, *ska* arbetstiden läggas samman vid tillämpning av denna lag.

1 a §

Med mobil arbetstagare avses i denna lag varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

1 b §

Med förare som är egenföretagare avses i denna lag en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i enlighet med ett sådant gemenskapstillstånd som regleras i förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 och som har utfärdats av Transportstyrelsen, eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:000), och

a) som har rätt att arbeta för egen räkning och inte utför arbete för en arbetsgivares räkning,

b) är fri att organisera den aktuella verksamheten,

c) vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs, och

d) är fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

För den förare som inte uppfyller samtliga dessa kriterier ska

samma skyldigheter och rättigheter gälla som för mobila arbetstagare enligt denna lag.

Med arbetstid avses, när det gäller egenföretagare, inte allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

10 §

Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare.

Med sammanlagd arbetstid avses summan av de timmar under vilka en arbetstagare har utfört arbete som denna lag är tillämplig på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare. *Detsamma gäller för egenföretagare oavsett om arbetet utförts för en eller flera kunder.*

Om en person utfört vägtransportarbete i egenskap av såväl arbetstagare som egenföretagare ska summan av arbetstiderna utgöra den sammanlagda arbetstiden.

12 §³

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader.

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader. *Detsamma ska gälla för egenföretagare.*

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 6.1 fjärde stycket i AETR.

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 8.6 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 8.6 b i AETR.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden *skall* till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden *ska* till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe

³ Senaste lydelse 2007:92.

Sådan tid när arbetstagaren skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom *skall* likställas med fullgjord arbetstid.

beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren *eller egenföretagaren* skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom *ska* likställas med fullgjord arbetstid.

15 §⁴

Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket *skall* i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket *ska* i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren *eller egenföretagaren*.

17 §⁵

För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 § *andra stycket* gäller de viloperioder som anges i artikel 8 och 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd *skall* dock dessa bestämmelser tillämpas.

För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 a § gäller de viloperioder som anges i artikel 8 och 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd *ska* dock dessa bestämmelser tillämpas.

⁴ Senaste lydelse 2007:92.

⁵ Senaste lydelse 2007:92.

18 §⁶

Arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten *skall* uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, *skall* rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR *skall* förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

Arbetstagarens och egenföretagarens arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten *ska* uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, *ska* rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR *ska* förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren *eller egenföretagaren* inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

20 §

Arbetsgivaren *skall* registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren *skall* bevaras hos arbetsgivaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. *Arbetsgivaren skall på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.*

Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren *ska* bevaras hos arbetsgivaren *eller egenföretagaren* i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

⁶ Senaste lydelse 2007:92.

21 §⁷

Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas, får Transportstyrelsen medge sådana undantag (dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

Om kollektivavtal som avses i 2 § inte träffas *eller om det är fråga om en egenföretagare*, får Transportstyrelsen medge sådana undantag (dispens) som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana undantag som avses i 2 § i fråga om sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare.

Ytterligare övertid eller mertid, utöver allmän övertid respektive allmän mertid, får medges med högst 150 timmar under ett kalenderår.

22 §⁸

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren *och egenföretagaren* på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att få tillträde till arbetsställena.

25 §

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 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare *eller den egenföretagare* som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av 24 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

26 a §

Till böter döms den som är egenföretagare och som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. förlägger arbetet så att

a) arbetstiden överstigit vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i denna lag,

⁷ Senaste lydelse 2010:1570.

⁸ Senaste lydelse 2010:1570.

b) raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 18 § första stycket,

Prop. 2011/12:69
Bilaga 5

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 § första stycket, eller

3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när Transportstyrelsen har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 § första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2012.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2012-02-07

Närvarande: F.d. justitieråden Marianne Eliason och Peter Kindlund samt justitierådet Kerstin Calissendorff.

Genomförande av vägarbetstidsdirektivet för egenföretagare

Enligt en lagrådsremiss den 26 januari 2012 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Tommie Börjesson.

Förslaget föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

1 b §

Genom lagförslaget genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG i de delar det avser egenföretagare. Avsikten är att även förare som är egenföretagare ska omfattas av regleringen i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Genomförandet sker bl.a. genom ett tillägg i 1 § som innebär att lagen ska tillämpas inte endast på mobila arbetstagare utan även på förare som är egenföretagare.

I 1 b § definieras uttrycket förare som är egenföretagare. Den kategori som omfattas av regleringen är personer vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning i enlighet med ett gemenskapstillstånd som har utfärdats av Transportstyrelsen eller ett yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:00).

Genom denna avgränsning av personkretsen kommer endast egenföretagare som har tillstånd utfärdade av svensk myndighet att omfattas av regleringen, dvs. lagen kommer i praktiken endast att vara tillämplig på svenska egenföretagare. Någon motsvarande begränsning gäller inte för förare som räknas till kategorin mobila arbetstagare, se definitionen i den nya 1 a §. Denna skillnad ter sig omotiverad, särskilt som avsikten är att genomföra bestämmelser i ett EU-direktiv direkt inriktade på egenföretagare. Enligt Lagrådets mening bör därför uttrycket ”och som har utfärdats av Transportstyrelsen” utgå. Lagen kommer då att omfatta samtliga mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 februari 2012.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Ask, Larsson, Erlandsson, Hägglund, Carlsson, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Hatt, Löf.

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd.

Regeringen beslutar proposition 2011/12:69 Genomförande av vägarbetstidsdirektivet för egenföretagare.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EU-regler
Lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete	21 § andra stycket	32002L0015
