



REGERINGSKANSLIET

Promemoria

2007-10-29

N2007/8722/RS

## Näringsdepartementet

*Rättssekretariatet*

*Per Håvik*

*Telefon 08-4051245*

*E-post per.havik@enterprise.ministry.se*

### Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

**Genomförande av direktivet 2005/47/EG om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn**

---

## Innehållsförteckning

1 Promemorians innehåll	4
2 Författningsförslag	5
2.1 Förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	5
2.2 Förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)	10
2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	12
3 Direktivet	14
3.1 Bakgrund	14
3.2 Direktivets syfte och innehåll i korthet	15
3.3 Parternas kommentarer om avtalet	15
4 Förslag till genomförande av direktivet	16
4.1 En ny lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	16
4.2 Lagens innehåll och tillämpningsområde	18
4.3 Undantag för viss gränstrafik	20
4.4 Dygnsvila	21
4.5 Raster	22
4.6 Veckovila	24
4.7 Körtid	25
4.8 Tjänstgöringslista	26
4.9 Tillsyn	27
4.10 Sanktioner	28
4.11 Överklagande m.m	29
5 Ikraftträdande	31
6 Kostnader och andra konsekvenser	32
7 Författningskommentar	35
7.1 Förslaget till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	35
7.2 Förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)	40
7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	40

## Bilaga

Rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet

mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn

## 1 Promemorians innehåll

I denna promemoria lämnas förslag på hur rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn ska genomföras i svensk rätt. Direktivet föreslås genomföras genom en ny lag, lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik, med tillhörande förordning. Förslaget till förordning redovisas inte i denna promemoria. Vissa kompletterande myndighetsföreskrifter om tillsynen kan komma att behövas.

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv, vilket innebär att förmånligare bestämmelser för arbetstagarna är tillåtna nationellt. Direktivet föreslås genomföras på de nivåer som anges i direktivet, med möjlighet för parterna att genom kollektivavtal avvika från lagens bestämmelser så länge direktivets miniminivåer beaktas. De svenska författningar som ska genomföra direktivet föreslås träda i kraft den 27 juli 2008 men tillämpas först från och med den 14 december 2008, dvs. i samband med att en ny tågplan ska börja gälla.

Näringsdepartementet har i framtagandet av denna promemoria när det gäller vissa aspekter rådgjort med Tågoperatörerna, ALMEGA, SEKO och Fackförbundet ST.

## 2 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

#### Lagens innehåll och tillämpningsområde

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

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

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

#### Definitioner

2 § I denna lag avses med

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

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

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

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

*bostad*: arbetstagarens normala bostad.

#### Undantag för viss gränstrafik

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

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

### **Avvikelser genom kollektivavtal**

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

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

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

### **Dygnsvila**

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

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

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

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

9 § En dygnsvila utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden. Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

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

### **Veckovila**

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

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

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

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

### **Raster**

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

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

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

17 § Om tågförsening uppstår får rasterna anpassas under arbetsdagen.

### **Körtid**

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

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

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

### **Tjänstgöringslista**

20 § En arbetsgivare ska föra en tjänstgöringslista som visar arbetstagarnas arbetstid, dygnsvila, veckovila, raster och körtid varje dag. Tjänstgöringslistan ska bevaras hos arbetsgivaren i minst ett år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den del av tjänstgöringslistan som

avser den arbetstagaren. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia.

### **Tillsyn**

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

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

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

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

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

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

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

### **Straffbestämmelser m.m.**

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

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

1. förlägger arbetet så att
  - a. arbetstagaren inte fått dygnsvila enligt vad som föreskrivs i 6–9 §§ eller veckovila enligt vad som föreskrivs i 11–13 §§, utan att undantag har gjorts enligt 4 §,
  - b. arbetstagarens körtid överstigit vad som är tillåtet enligt 18 §,
  - c. raster inte kunnat tas enligt vad som föreskrivs i 14 och 15 §§, såvida inte 17 § varit tillämplig,
2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 §, eller
3. lämnar oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när den myndighet som utövar tillsyn har begärt upplysningar eller handlingar enligt 22 §.



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

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

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

#### **Överklagande m.m.**

31 § Tillsynsmyndighetens beslut får överklagas hos regeringen.

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

---

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

## 2.2 Förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § arbetstidslagen (1982:673) ska ha följande lydelse.

2 §<sup>2</sup> Lagen gäller inte

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

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

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

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

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

---

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2005:428.

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

### 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska ha följande lydelse.

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

- 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),
- 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),
- 15–16 b §§, 17 § första stycket 2–7 och andra stycket samt 21–28 §§ jämställdhetslagen (1991:433),
- 8–9 b §§, 10 § 2-7 samt 11–20 §§ lagen (1999:130) om åtgärder mot diskriminering i arbetslivet på grund av etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning,
- 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–16 §§ lagen (1999:132) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av funktionshinder,
- 2, 3–4 b §§, 5 § 2–7 och 6–15 §§ lagen (1999:133) om förbud mot diskriminering i arbetslivet på grund av sexuell läggning samt
- 2–7 §§ lagen (2002:293) om förbud mot diskriminering av deltidsarbetande arbetstagare och arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

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

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och *lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik* samt, när det gäller arbetsgivare som bedriver uthyrning av arbetskraft, 4, 6 och 7 §§ lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av

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

ser eller villkor som är förmånligare för arbetstagaren.

arbetskraft. Vad som sägs i första och andra stycket hindrar inte att arbetsgivaren tillämpar bestämmelser eller villkor som är förmånligare för arbetstagaren.

---

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

### 3 Direktivet

#### 3.1 Bakgrund

Frågor om arbetstid regleras i EG-rätten av direktivet 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden<sup>1</sup> (i fortsättningen arbetstidsdirektivet). Detta direktiv kodifierade och upphävde direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden<sup>2</sup>. Därutöver regleras arbetstiden för sjömän, civil flygpersonal och vägtransportarbetare av särskilda direktiv.<sup>3</sup>

Personer som arbetar med järnvägstransporter ombord på tåg omfattas av arbetstidsdirektivet. Arbetstidsdirektivet tillåter dock att avvikelser görs från vissa av det direktivets artiklar för bl.a. dessa personer. Europeiska järnvägsgemenskapen (CER), dvs. den europeiska lobbyorganisation som företräder järnvägsintressena och som också är arbetsgivarrepresentant för järnvägsföretag i arbetslivsfrågor som behandlas inom ramen för den sociala dialogen, och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) ingick den 27 januari 2004 ett avtal om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i så kallad gränsöverskridande driftskompatibel trafik och begärde samtidigt i enlighet med artikel 139.2 i EG-fördraget att avtalet skulle genomföras i EG-rätten. I juli 2005 antogs således direktivet 2005/47/EG om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn<sup>4</sup> (i fortsättningen i denna promemoria benämnt direktivet). Avtalet är intaget som en bilaga till direktivet utan några som helst ändringar. Direktivet finns som *bilaga* till denna promemoria.

<sup>1</sup> EUT L 299, 18.11.2003, s. 9.

<sup>2</sup> EGT L 307, 13.12.1993, s. 18.

<sup>3</sup> Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts mellan European Community Shipowner's Association (ESCA) och Federation of Transport Worker's Union in the European Union (FST), EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA), EGT L 302, 1.12.2000, s. 57, respektive Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

<sup>4</sup> EUT L 195, 27.7.2005, s. 15.

### 3.2 Direktivets syfte och innehåll i korthet

Avsikten med direktivet är att utveckla en säker trafik över gränserna och att skydda hälsan och säkerheten hos mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Direktivet syftar också till att undvika en konkurrens som enbart bygger på skillnader i arbetsvillkoren och till att utveckla transporterna på järnväg inom Europeiska unionen. Direktivet reglerar enbart vissa arbetstidsrelaterade frågor för tågpersonalen. Övriga arbetstidsrelaterade frågor för denna personal regleras även fortsättningsvis av arbetstidsdirektivet. Direktivet är ett minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som föreskrivs i direktivet. Direktivet får inte åberopas för att försämra den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna som gäller i medlemsstaten.

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

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

### 3.3 Parternas kommentarer om avtalet

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

## 4 Förslag till genomförande av direktivet

### 4.1 En ny lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

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

Där direktivet tillåter ska lagen ge parterna rätt att avtala om avvikelser från lagens bestämmelser, under förutsättning att direktivets miniminivåer inte underskrids (EG-spärr).

### Skälen för förslaget

#### *Lagstiftning eller kollektivavtal?*

Av artikel 5 i direktivet framgår att direktivet ska genomföras antingen genom lagar och andra författningar eller genom överenskommelse mellan arbetsmarknadens parter. Direktivet kan alltså i princip genomföras genom kollektivavtal. En första fråga är således om det svenska genomförandet ska göras genom kollektivavtal eller författningsreglering.

EG-direktiv är riktade till medlemsländerna. Möjligheten att genomföra direktiv med kollektivavtal fråntar inte medlemslandet ansvaret för att genomförandet blir korrekt. Det EG-rättsliga kravet för genomförande genom kollektivavtal är att avtalen i princip måste vara heltäckande. I annat fall behövs kompletterande lagstiftning. Det kan i och för sig konstateras att kollektivavtalens täckningsgrad inom den aktuella sektorn är hög i Sverige. Enligt parterna omfattas i princip samtliga arbetstagare av ett kollektivavtal, antingen direkt eller genom t.ex. hängavtal. Endast ett mycket begränsat antal arbetstagare omfattas inte av något kollektivavtal. Eftersom möjligheten att utföra internationella järnvägstransporter numera inte är förbehållen endast svenska järnvägsföretag, är det dock inte säkert att den för europeiska förhållanden relativt höga anslutningsgraden skulle bli densamma om andelen utländska företag ökade på den svenska marknaden.

De berörda svenska parterna har inte förespråkat att direktivet ska genomföras genom kollektivavtal, utan ser helst ett genomförande genom lagstiftning, dock med möjligheter att avtala om avvikelser från bestämmelserna. Det kan därför konstateras att förutsättningar för att genomföra direktivet genom kollektivavtal torde saknas i Sverige. Direktivet föreslås således genomföras genom lagstiftning. Förutsättningarna för parterna att avtala om avvikelser från lagens bestämmelser bör beaktas så långt det är möjligt inom ramen för



direktivet, förslagsvis genom användandet av en s.k. EG-spärr, dvs. en bestämmelse som anger att avtal inte får strida mot direktivets miniminivåer.

*I vilken författning bör bestämmelserna införas?*

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

Frågor om arbetstid regleras i arbetstidslagen (1982:673). Därutöver finns för vissa transportsektorer bestämmelser om arbetstidsfrågor i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. De arbetstagare som direktivet reglerar omfattas i dag av arbetstidslagen. Direktivets bestämmelser innebär ett utökat skydd för arbetstagarna jämfört med vissa av arbetstidslagens bestämmelser. Ett alternativ skulle således kunna vara att genomföra direktivet genom en särreglering för denna sektor i arbetstidslagen. Detta alternativ valdes emellertid bort när det gäller arbetstidsregleringarna inom sjöfarts-, vägtransport- och flygsektorn. När det gäller de två sistnämnda fallen var anledningen bl.a. att man ville behålla arbetstidslagens allmänt hållna form och inte i denna införa särbestämmelser för en viss sektor (jfr t.ex. prop. 2004/05:132 s. 30–31 och prop. 2004/05:134 s. 21–23).

Någon anledning att göra en annan bedömning när det gäller järnvägsarbetstidsdirektivet finns inte. Ett genomförande av direktivet i arbetstidslagen skulle dessutom rubba den beskrivna systematiken inom den svenska arbetstidsregleringen. Direktivet bör således genomföras genom en ny lag, förslagsvis benämnd lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

## 4.2 Lagens innehåll och tillämpningsområde

**Förslag:** Lagen ska innehålla bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik ska avses gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha ett säkerhetsintyg enligt dels järnvägslagen (2004:519), dels lagstiftning i annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Med tågpersonal ska avses alla anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.

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

I övrigt ska arbetstidslagen (1982:673) gälla för tågpersonalen.

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

### Skälen för förslaget

#### *Personkretsen*

Enligt artikel 1 i bilagan till direktivet ska direktivet tillämpas på mobil järnvägspersonal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som utförs av järnvägsföretag. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik avses enligt artikel 2.1 i bilagan till direktivet gränsöverskridande trafik för vilken minst två säkerhetsintyg enligt direktiv 2001/14/EG<sup>5</sup> krävs av järnvägsföretagen. Enligt artikel 2.2 i bilagan till direktivet avses med en mobil arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik varje arbetstagare som ingår i tågpersonalen och som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik under mer än en timme av arbetsdagen. Samtliga dessa bestämmelser i direktivet bör återspeglas i de inledande bestämmelserna med lagens innehåll och tillämplighet och definitioner. Det ska dock noteras att lydelsen av den svenska versionen av direktivet (artikel 2 (2) i bilagan) innebär att det är den faktiska

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Direktivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet). Bestämmelserna om säkerhetsintyg finns nu i det senare direktivet.

arbetstiden som är avgörande, medan det i den engelska texten, liksom i den franska, är den avsedda arbetstiden som är avgörande. Även om samtliga språkversioner har samma giltighet bör resultatet av en tolkning av de engelska och franska versionerna ha företräde, bl.a. eftersom avtalets originalspråk är franska. Tillämpningsområdet för lagen bör således utgå från den avsedda arbetstiden. Detta innebär bl.a. att om den avsedda och schemalagda arbetstiden i internationell trafik är högst en timme innebär t.ex. en försening som gör att arbetstiden då blir mer än en timme inte att lagen ska tillämpas.

Begreppet tågpersonal definieras inte i direktivet. Det står då medlemsstaterna fritt att definiera begreppet, jfr skäl 13 till direktivet. Av betydelse är därvid att de europeiska parterna under förhandlingen av direktivet har uppgett att avtalet inte är avsett att omfatta städ- och cateringpersonal. Den personal som då återstår är förare, tågmästare, tågvärdar och liknande. (Det förekommer att operatörer använder andra begrepp än dessa på personal med motsvarande uppgifter.) Att inbegripa all denna personal medför dock stora tillämpningsproblem, bl.a. eftersom det förekommer att framför allt tågvärdar tidvis arbetar i catering/restaurangen. En sådan integrering av arbetsuppgifter sker ibland under samma resa hos en och samma arbetstagare. Det blir då mycket svårt att från fall till fall avgöra om personen omfattas av denna särskilda arbetstidsreglering eller inte. En lämpligare lösning är därför att knyta tillämpligheten av lagen till om arbetstagaren i fråga har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Det bör dessutom noteras att medlemsstaterna i samband med arbetet med järnvägssäkerhetsdirektivet uppenbarligen har uppfattat att detta är avsikten med avtalet, eftersom det i punkten 20 i skälen till järnvägssäkerhetsdirektivet anges att "kör- och vilotider för tågförare och annan tågpersonal som utför säkerhetsuppgifter har stor betydelse för järnvägssystemets säkerhetsnivå. Dessa aspekter - - - är redan föremål för förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter ---."

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

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

#### 4.3 Undantag för viss gränstrafik

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

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

Parternas önskan bör respekteras och lagen bör därför undanta denna trafik. Vad som avses med lokal och regional passagerartrafik framgår inte av direktivet, och har inte heller kommenterats av de europeiska parterna. För Sveriges del har dock sträckan Malmö–Köpenhamn under förhandlingarna av direktivet uttryckligen omnämnts som att utgöra sådan trafik. Det är dock inte uteslutet att även trafik på andra sträckor än denna kan anses utgöra sådan lokal eller regional passagerartrafik som avses i direktivet och därmed kan undantas från lagens tillämpning.

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

#### 4.4 Dygnsvila

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

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

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

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

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

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

Vid dygnsvila utanför bostaden bör en bekväm inkvartering eftersträvas.

#### Skälen för förslaget

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

##### *Reducerad vila mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden*

Enligt artikel 3 (1) i bilagan till direktivet får dygnsvilan minskas från den normala tolv timmar till nio timmar en gång per sjudagarsperiod. Enligt artikel 3 (3) i bilagan till direktivet får dock ingen avsevärt reducerad dygnsvila läggas in mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden.

Frågan är hur mycket minskningen ska vara för att anses vara avsevärd. De europeiska parterna har under förhandlingen av direktivet uppgivit att de har överlåtit till medlemsstaterna att bestämma vad som avses med ”avsevärt reducerad dygnsvila”. Den engelska textversionen använder termen ”significantly” och den franska ”significant”, båda ordval som möjligen kan anses vara mindre omfattande än det svenska ”avsevärd”. Minskningen av dygnsvilan är således tillåten med tre timmar enligt huvudregeln. Den tillåtna minskningen av dygnsvilan i detta särskilda fall, med tolkningsföreträde för de engelska och franska texterna, bl.a. då den franska texten är originalspråket, bör kunna sättas till två timmar. En dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden bör således inte få understiga tio timmar i följd. Det bör dock vara möjligt för parterna att genom centrala kollektivavtal avvika från denna bestämmelse inom ramen för direktivets minimibestämmelser.

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

I fotnot 1 till artikel 4 (2) i bilagan till direktivet anges att på europeisk nivå ska frågan om antalet på varandra följande viloperioder utanför bostaden och om ersättningen för vila utanför bostaden omförhandlas två år efter det att avtalet har undertecknats. Förhandlingar i denna fråga pågår mellan CER och ETF och kommer möjligen att vara slutförda före utgången av 2007. Om förhandlingarna leder till att avtalet ändras i dessa delar kan detta i sin tur leda till att direktivets bestämmelser om framför allt antalet dygnsviloperioder måste ändras. Detta kan eventuellt kräva ändringar i den nu föreslagna lagen. Eftersom förhandlingarna inte är avslutade saknas dock möjlighet att i denna promemoria lämna några förslag på hur en eventuell reglering i svensk rätt ska ske. Regeringen bör därför få meddela föreskrifter i dessa avseenden för att genomföra de förändringar av direktivet som kan uppstå till följd av de pågående förhandlingarna.

#### 4.5 Raster

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

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

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

Vid tågförsening ska rasterna få anpassas under arbetsdagen.

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

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

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

övriga anställda som omfattas. Samma regler bör således gälla i detta avseende för både förare och övriga anställda.

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

#### *Rast mellan den tredje och sjätte arbetstimmen är inte tvingande*

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

#### *Raster när andreförare förekommer*

Enligt artikel 5 a (6) i bilagan till direktivet är artikeln inte tillämplig om det finns andreförare. Då ska villkoren fastställas på nationell nivå. Enligt CER<sup>6</sup> är det Italien och Grekland som har andreförare på tåg. Det är oklart vad som avses med andreförare. Någon definition ges inte i direktivet. Endast en definition på förare finns, dvs. en arbetstagare som har till uppgift att köra ett lokomotiv. Det förekommer i Sverige att vissa tåg som trafikerar längre sträckor har medföljande förare som byter av föraren när dennes arbetstid är över, men dessa ”medföljande” har inga uppgifter förrän de träder in i tjänst. De blir således förare enligt direktivet först när de faktiskt byter av föraren. När de inte kör tåget är de att betrakta som passagerare. Tågoperatörerna har efterfrågat en definition på begreppet andreförare. Det finns dock ingen anledning att ha andra bestämmelser om rast när andreförare förekommer än om sådana inte förekommer, skyddsbehovet torde vara detsamma. De svenska arbetsgivar- och arbetstagarparterna är av samma åsikt. En följd av detta är att direktivets bestämmelser om rast inte behöver delas upp på dessa två olika situationer. Bestämmelserna om rast bör således vara tillämpliga på samtliga som är att anse som förare, oavsett om de är första- eller andreförare.

<sup>6</sup> Social Dialogue in the Railways, Background, CER, den 3 oktober 2005, [http://www.cer.be/files/CER ETF agreement\\_bp-103755A.pdf](http://www.cer.be/files/CER ETF agreement_bp-103755A.pdf)

### *Arbetstidslagens bestämmelser om rast i övrigt gäller*

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

### **4.6 Veckovila**

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

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

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

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

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

Definitionen av mobil arbetstagare i artikel 2.2 i bilagan till direktivet är utformad så att direktivet är tillämpligt i sin helhet så snart arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra mer än en timme av arbetsdagen i internationell tågtrafik, jfr avsnitt 4.2. Om inte direktivet är tillämpligt gäller det allmänna arbetstidsdirektivet 2003/88/EG, vilket har genomförts i arbetstidslagen (1982:673), jfr artikel 1 (4) i bilagan till direktivet. Detta innebär att samtliga bestämmelser om dygnsvila, raster, veckovila etc. i den nya lagen ska tillämpas i sin helhet, även om arbetstagaren endast arbetar tillfälligt i internationell trafik. När det gäller bestämmelserna om det sammanlagda antalet perioder med veckovila under ett år (artikel 6 (2) och (3) i bilagan till direktivet) är det inte rimligt att dessa blir tillämpliga om arbetstagaren inte relativt kontinuerligt arbetar i internationellt arbete i mer än en timme av arbetsdagen. De europeiska parterna har också insett detta och vid förhandlingen av direktivet uppgett att de närmare detaljerna för arbetstagare som arbetar både nationellt och internationellt ska bestämmas nationellt. Det bör således även krävas att arbetstagaren till



övervägande del, dvs. mer hälften av de arbetade dagarna under en beräkningsperiod om ett år, uppfyller villkoret om mer än en timmes arbete i internationell tågtrafik. Om anställningen varar kortare tid än ett år bör beräkningsperioden vara densamma som anställningstiden. Detta bör regleras i en bestämmelse i anslutning till övriga bestämmelser om veckovila. Det bör dock vara möjligt för parterna att genom centrala kollektivavtal göra avvikelser från denna tröskel, både höjande och sänkande.

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

#### 4.7 Körtid

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

Med körtid ska avses den schemalagda tid under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett tåg. I körtiden ska ingå schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för tåget.

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

**Skälen för förslaget:** I artikel 7 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om körtid under dagtid och vid nattarbete. I artikel 2 finns definitioner på körtid, nattetid och nattarbete. Genomförandet av dessa bestämmelser föranleder inga kommentarer utom när det gäller begreppet nattetid.

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

För att inte komplicera fastläggandet av tidtabeller och arbetsscheman i onödan bör tillämpningen av begreppet natt lämnas till parterna att avgöra. Olika perioder med natt kan då bestämmas för olika sträckor. Med nattarbete bör således avses varje arbetspass om minst tre timmar under perioden som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00, men med möjlighet för parterna att genom centrala kollektivavtal bestämma en annan period, under förutsättning att direktivets minimiregler beaktas,

dvs. att perioden är minst sju timmar lång och perioden kl. 00.00–05.00 ingår.

#### 4.8 Tjänstgöringslista

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

**Skälen för förslaget:** I artikel 8 i bilagan till direktivet finns bestämmelser om att en tjänstgöringslista som visar de mobila arbetstagarnas arbetstimmar och vila per dag föras så att det går att kontrollera att bestämmelserna i avtalet följs. Genomförandet av artikeln föranleder följande kommentarer.

*Även körtiden ska antecknas*

Enligt den nämnda artikeln ska tjänstgöringslistan visa ”arbetstimmar och vila”. De europeiska parterna har dock vid förhandlingen av direktivet uppgett att listan ska innehålla uppgifter om alla avtalets delar, inkluderande körtiden. Enligt artikeln är syftet med listan vidare att kunna kontrollera att bestämmelserna ”i detta avtal” följs. Det bör således vid genomförandet i svensk rätt anges att även körtiden ska anges i tjänstgöringslistan.

*Rätt att få ut tjänstgöringslistan.*

Enligt artikeln ska detaljerade uppgifter om de faktiska arbetstimmarerna per dag ”hållas tillgängliga”. De europeiska parterna har förklarat att listorna ska vara tillgängliga för arbetarna och för de nationella myndigheterna. Det bör således i lagen anges att arbetstagaren har rätt att få ut den del av listan som avser dennes uppgifter. I avsnitt 4.9 behandlas tillsynsmyndighetens rätt att få ut listan. I likhet med vad som gäller enligt arbetstidslagen och lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete bör även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället ha rätt att på begäran få ut en kopia av tjänstgöringslistan.

#### 4.9 Tillsyn

**Förslag:** Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsyn.

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

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

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

#### Skälen för förslaget

##### *Tillsynsmyndighet*

Den tågpersonal som avses i direktivet omfattas i dag av arbetstidslagens bestämmelser. Arbetsmiljöverket utövar tillsyn av den lagen. Även om vissa arbetstidsrelaterade frågor för tågpersonalen i denna promemoria föreslås regleras i en separat lagstiftning är det ingen ny kategori av arbetstagare som regleras i förhållande till dem som omfattas av arbetstidslagen. Vidare omfattas tågpersonalen när det gäller övriga arbetstidsrelaterade frågor av arbetstidslagen. Det bör dock noteras att arbetstidslagen inte innehåller någon bestämmelse om körtid.

Arbetsmiljöverket har följaktligen ingen tillsyn över körtidsbegränsningar enligt nu gällande bestämmelser. Det vore inte lämpligt att separera tillsynen av den nu föreslagna lagen till någon annan myndighet. Även när det gäller tillsyn av arbetstider för flygpersonal och vid vägtransportarbete är Arbetsmiljöverket tillsynsmyndighet. Samtliga dessa omständigheter talar starkt för att Arbetsmiljöverket bör vara tillsynsmyndighet även när det gäller den nu föreslagna lagen.

Vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet bör dock inte anges i lagen utan delegeras lämpligen till regeringen att bestämma. Det ska erinras om att regeringen avser att tillskapa en ny myndighet, Transportstyrelsen (jfr. dir 2007:15). I utredningsuppdraget för genomförandet av den nya myndigheten ingår bl.a. att analysera vilka verksamheter – bl.a. tillsynen av arbetstidsregler – som bör föras över till den nya myndigheten. En eventuell förändring av tillsynsmyndighet för arbetstidsreglerna inom de redan reglerade transportslagen bör

naturligtvis beaktas även när det gäller utpekande av tillsynsmyndighet när det gäller den nu föreslagna lagen.

#### *Genomförande av tillsynen*

För att tillsynen ska kunna genomföras bör tillsynsmyndigheten ha rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar, t.ex. tjänstgöringslistor, som behövs för tillsynen och få företräde till arbetsställena för att kunna utöva tillsynen. Vidare bör polismyndigheten vara skyldig att lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp bör dock få göras endast om det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller det annars finns synnerliga skäl. Tillsynsmyndigheten bör få meddela de förelägganden eller förbud och i samband med detta sätta ut viten. Motsvarande möjligheter finns enligt arbetstidslagen, lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör slutligen få meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

#### **4.10 Sanktioner**

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

Till böter ska den arbetsgivare dömas som uppsåtligen eller av oaktsamhet

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

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

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

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 4 i direktivet ska medlemsstaterna fastställa lämpliga påföljder för överträdelse av de nationella

bestämmelser som fastställs för tillämpning av detta direktiv. Påföljderna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

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

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

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

#### 4.11 Överklagande m.m.

**Förslag:** Tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas hos regeringen. Tillsynsmyndigheten ska få förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

**Skälen för förslaget:** Förslagen i denna promemoria innebär att frågor om arbetstid m.m. för anställd tågpersonal i internationell trafik kommer att regleras både i arbetstidslagen och den nu föreslagna lagen om kör- och vilotid vid internationell tågtrafik. Även om det i denna promemoria

inte föreslås vilken myndighet som ska utöva tillsyn enligt den nu föreslagna lagen (se avsnitt 4.9), finns det anledning att göra jämförelser med arbetstidslagen när det gäller överklagandebestämmelserna, bl.a. eftersom en tillsynsförrättning hos en arbetsgivare normalt inte enbart omfattar en kontroll av de delar av arbetstiden som regleras i *en* av dessa författningar. Utgångspunkten vid utformandet av den nya lagen har vidare varit att de nya bestämmelserna inte ska avvika mer än nödvändigt från arbetstidslagens struktur.

Enligt arbetstidslagen gäller att Arbetsmiljöverkets beslut i dispensärenden och beslut om tillstånd om nödfallsövertid får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs därvid vid överklagande till kammarrätten. Andra beslut som Arbetsmiljöverket har meddelat enligt arbetstidslagen får överklagas hos regeringen. Det kan nämnas att arbetstidslagens bestämmelser om överklagande användes som förebild även för bestämmelserna om överklagande i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget (jfr prop. 2004/05:132 s. 66 och prop. 2004/05:134 s. 27.)

En motsvarande ordning bör således gälla även för överklaganden enligt den nu föreslagna lagen. Enligt arbetstidslagen och de nämnda lagarna inom vägtransport- och flygsektorn är det således dispensbeslut och tillståndsbeslut om nödfallsövertid som överklagas till allmän förvaltningsdomstol medan övriga ärenden överklagas hos regeringen. För att uppnå samma ordning som i arbetstidslagen och i de nämnda transportsektorslagarna bör därför tillsynsmyndighetens beslut enligt den nu föreslagna lagen överklagas till regeringen. Några dispensbeslut och tillståndsbeslut om nödfallsövertid kan inte fattas enligt den nu föreslagna lagen.

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

Det ska dock noteras att i departementspromemorian Ny instansordning för arbetsmiljöärenden (Ds 2007:32) föreslås att samtliga Arbetsmiljöverkets överklagbara beslut i fortsättningen ska överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Vidare görs i den promemorian bedömningen att Arbetsmiljöverkets beslut bör överklagas hos Länsrätten i Stockholms län. Förslagen rör bl.a. beslut enligt arbetstidslagen, lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete samt lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Om förslagen i promemorian genomförs bör även överklagandebestämmelserna i den nu föreslagna lagen ändras så att ordningen blir densamma eftersom någon avgörande skillnad mellan beslutsstrukturen vid tillsyn av arbetstider enligt å ena sidan arbetstidslagen, lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och å andra sidan den nu föreslagna lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik inte finns.

Vidare har i avsnitt 4.9 nämnts att regeringen avser att tillskapa en ny myndighet, Transportstyrelsen, och att det i utredningsuppdraget för genomförandet av den nya myndigheten ingår att analysera vilka verksamheter – bl.a. tillsynen av arbetstidsregler – som bör föras över till den nya myndigheten. Det kan vid en eventuell förändring av tillsynsmyndighet för arbetstidsreglerna finnas skäl att överklagandebestämmelserna i stället i första hand ska vara desamma inom transportsektorn, oavsett om de avviker från bestämmelserna om överklagande i arbetstidslagen när det gäller andra sektorer än transportsektorn.

Sammanfattningsvis föreslås således att bestämmelserna om överklagande ska utformas mot bakgrund av motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen, men att det också måste följas upp dels huruvida förslagen i Ds 2007:32 genomförs eller inte, dels vilka uppgifter den nya Transportstyrelsens kommer att få för att en slutlig bedömning kan göras hur överklagandebestämmelserna ska utformas.

## 5 Ikraftträdande

**Förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 27 juli 2008 men tillämpas först i samband med att därefter nästkommande tågplan börjar gälla, dvs. den 14 december 2008. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före den 14 december 2008.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 5 i direktivet ska direktivet genomföras senast den 27 juli 2008. Enligt 5 kap. 4 § järnvägsförordningen (2004:526) ska dock infrastrukturförvaltarens tågplan, dvs. planen över användandet av järnvägsinfrastruktur under viss angiven period, börja gälla andra lördagen i december 2008. Denna tidpunkt följer av EG-direktivet 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg<sup>7</sup>. På grundval av tågplanen sätts därefter tidtabellerna och läggs personalens scheman. En ändring av den berörda personalens arbetstider under gällande tågplan är därför mindre lämplig och skulle medföra onödiga merkostnader för

<sup>7</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet är senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet), EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Tidpunkten för tågplanen ändrades genom kommissionens beslut 2002/844/EG av den 23 oktober 2002 om ändring av direktiv 2001/14/EG när det gäller tidpunkten för ändring av tågplanen för järnvägstransporter, EGT L 289, 26.10.2002, s. 30.

företagen. Ändringar av arbetstidsreglerna kan medföra ändringar i arbetsscheman vilket också kan påverka möjligheterna för företagen att utföra trafiken enligt fastslagen tidtabell med befintlig personal. Direktivet bör således genomföras på så sätt att den föreslagna författningsregleringen träder i kraft den 27 juli 2008 men inte ska tillämpas förrän när den nästkommande tågplanen börjar gälla i enlighet med järnvägslagstiftningen, dvs. klockan 24.00 den andra lördagen i december. I praktiken innebär detta att lagens regler ska tillämpas fr.o.m. söndagen den 14 december 2008.

Under en övergångsperiod kommer tillsynsförrättningar utföras efter den 14 december men avse förhållanden som ligger före denna tidpunkt. Tillsynen ska då naturligtvis göras i enlighet med de bestämmelser som gällde vid tiden för de förhållanden som kontrolleras. En övergångsbestämmelse om detta bör således införas.

## 6 Kostnader och andra konsekvenser

### *Staten*

Förslaget påverkar inte statsbudgeten. Förslaget torde inte heller ha några nämnvärda samhällsekonomiska konsekvenser.

### *Tillsynsmyndigheten, domstolarna och polisen*

Arbetstidslagen innehåller bestämmelser om dygns- och veckovila, raster och skyldighet för arbetsgivaren att föra anteckningar om arbetstid. Tågpersonalen omfattas av dessa bestämmelser i dag. Bestämmelserna om dygns- och veckovila, raster och tjänstgöringslista i den nya lagen medför således inte några nya typer av bestämmelser. Dessutom ska inga beslut enligt lagen överklagas till allmän förvaltningsdomstol, utan till regeringen. Det bör dock noteras den osäkerhet som för närvarande råder när det gäller det slutliga avgörandet av hur överklagandeärenden ska hanteras fortsättningsvis, se avsnitt 4.11.

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



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

#### *Konsekvenser för arbetsmiljön*

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

Det är också viktigt att uppmärksamma att förslaget innebär att arbetsgivaren är skyldig att föra en tjänstgöringslista. På varje berört företag ska finnas en dokumentation av arbets- och körtidsförhållandena. I dag kan den bestämmelse i arbetstidslagen som säger att arbetsgivaren ska föra anteckningar om jourtid, övertid och mertid, frångås genom kollektivavtal. Bestämmelsen om tjänstgöringslista i den nya lagen kan inte frångås på detta sätt. Detta torde vad gäller såväl myndighetstillsyn som möjligheter för de fackliga organisationerna att ta del av arbetstidsförhållandena på företagen vara en förbättring i arbetsmiljöhanseende.

#### *Företagen*

De nya reglerna torde generellt sett inte innebära något behov av större förändringar av de arbetstidsförhållanden och den bemanning som gäller för närvarande inom internationella järnvägstransporter. För vissa arbetstagare, de som under vissa perioder har mycket arbetstid och som arbetar långa arbetspass, kan reglerna medföra vissa begränsningar. Den största begränsningen finns i det förhållandet att antalet övernattningar utanför bostaden begränsas till en innan arbetstagaren åter måste få sin vila i sin normala bostad. I dag finns inte några sådana begränsningar. Om detta kommer att leda till ökade kostnader för företagen och hur stora de i så fall blir är mycket svårt att bedöma. Från arbetsgivarnas sida har framförts att direktivet, och då särskilt just begränsningen av antalet övernattningar utanför bostaden för arbetstagaren, innebär en konkurrensnackdel för tågtrafiken jämfört med framför allt lastbilstransporter. Någon möjlighet att genomföra direktivet annorlunda i denna del finns dock inte.

Vidare är antalet sträckor med internationell järnvägstrafik som omfattas av den nya lagen få. Dessutom ska lagen inte tillämpas på viss gränstrafik, t.ex. sträckan Malmö–Köpenhamn, se avsnitt 4.3. Antalet operatörer på de övriga sträckorna är i dag relativt få, och även om den gemensamma marknaden innebär antalet operatörer kan komma att öka innebär karaktären av infrastrukturen i sig att antalet operatörer som kan komma att omfattas av lagen även i framtiden inte blir särskilt många. I princip är samtliga dessa operatörer relativt stora företag som torde ha organisatoriska förutsättningar för de administrativa förändringar som förslagen medför.

### *Jämställdhet*

Förslagen torde inte ha någon betydelse från en allmän jämställdhetssynpunkt. Den övervägande andelen av de aktuella yrkesgrupperna är dock manlig. Striktare arbetstidsregler kan göra det enklare att kombinera arbetsliv och familjeliv vilket på sikt kan komma att bidra till en jämnare könsfördelning bland arbetstagarna.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

#### Lagens innehåll och tillämpningsområde

##### 1 §

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

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

Arbetsvillkoret ska inte beräknas enligt ett genomsnitt över en viss period utan är uppfyllt varje arbetsdag som arbetstagaren är anställd att arbeta mer än en timme i internationell trafik. Detta innebär att bestämmelserna är tillämpliga på arbetstagare som tillfälligt arbetar i denna trafik. Särskilda regler gäller dock vid veckovila, se kommentaren till 13 §.

Innebörden av *tredje stycket* är att arbetstidslagens bestämmelser om annat än dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista gäller för anställd tågpersonal. Detta framgår också av en ändring i 2 § arbetstidslagen. Av den bestämmelsen följer också att arbetstidslagens bestämmelser om dygnsvila, veckovila och rast gäller om inte denna lags bestämmelser är tillämpliga, t.ex. att villkoren inte är uppfyllda för att erhålla veckovila enligt denna lag.

Paragrafen genomför artikel 1 (1), 2 (1) och 2 (2) i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 4.2.

## Definitioner

### 2 §

Definitionen av *gränsöverskridande driftskompatibel* trafik motsvarar definitionen i artikel 2.1 i bilagan till direktivet. Begreppet har behandlats i avsnitt 4.2.

*Tågpersonal* omfattar samtliga anställda ombord som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten så som de regleras i järnvägslagstiftningen (järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den lagen. En tågvärd som t.ex. tidvis arbetar i restaurangen omfattas således om personen har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Begreppet har behandlats i avsnitt 4.2.

Definitionen på *förare* avviker något från artikel 2.8 i bilagan till direktivet. Enligt direktivet är en förare varje arbetstagare som har till uppgift att köra ett lokomotiv. Det förekommer dock t.ex. att tåg inte har separata lok för enbart föraren utan att både förarplats och passagerarplatser finns i samma järnvägsfordon. För att göra regleringen så teknikneutral som möjligt har begreppet lok ersatts med det mer allmänna begreppet *tåg*, som också har definierats genom en uppräkningslista som inte ska anses som uttömmande. Definitionerna på förare och tåg innebär att samtliga framföranden, oavsett om föraren kör ett separat drag- eller påskjutsfordon, en motorvagn eller om förarplatsen finns någon annanstans i tåget, och oavsett om passagerare eller gods transporteras eller inte, är avsedda att omfattas av lagen.

En definition på *bostad* har också införts. Definitionen motsvarar i princip innebörden i definitionen i artikel 2.7 i bilagan till direktivet.

## Undantag för viss gränstrafik

### 3 §

Paragrafen genomför delar av artikel 1 (2) i bilagan till direktivet. För Sveriges del är det framför allt sträckan Malmö–Köpenhamn som avses med bestämmelsen, men även andra sträckor kan innefattas i begreppet lokal eller regional passagerartrafik. Paragrafen har behandlats i avsnitt 4.3.

## Avvikelse genom kollektivavtal

### 4–5 §§

4 § *första stycket* anger vilka bestämmelser i lagen som går att avvika från genom kollektivavtal. Det är således tillåtet att genom kollektivavtal avtala om en annan gräns för hur mycket en dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder får minskas med än den som följer av 8 § andra stycket. Det är vidare tillåtet att avtala om ett annat tröskelvärde än det som följer av 13 § andra stycket för att bestämmelserna om antalet perioder med veckovila enligt 12 § ska tillämpas. Det är slutligen tillåtet att avtala om en annan nattperiod än den som anges i 19 § andra stycket.

Av 5 § framgår att avvikelser enligt 4 § dock får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor ska

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

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 4.4, 4.6 och 4.7.

### **Dygnsvila**

#### *6–10 §§*

Paragraferna genomför artikel 3 och 4 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 4.4. Bemyndigandet i 9 § *andra stycket* är avsett att användas i den mån de europeiska parternas omförhandlingar av det underliggande avtalet till direktivet leder till att bestämmelserna om dygnsvila utanför bostaden ändras. I kommentaren till 1 § behandlas begreppen arbetstid och vilotid.

### **Veckovila**

#### *11–13 §§*

Bestämmelserna i 11–12 §§ innebär följande. Under ett år ska arbetstagaren varje vecka få i genomsnitt två perioder med veckovila. En period med veckovila är 24 timmar och ska erhållas utöver dygnsvilan om tolv timmar. Totalt har arbetstagaren rätt till 104 sådana perioder med veckovila. Även om arbetstagaren i genomsnitt har rätt till två perioder med veckovila varje vecka har arbetstagaren en enskild vecka rätt till endast 24 timmars sammanhängande vila utöver dygnsvilan om tolv timmar. I de 104 perioderna med veckovila ska ingå 12 perioder med dubbel veckovila som ska innefatta lördag och söndag, samt 12 perioder med dubbel veckovila som inte behöver omfatta lördag och söndag. En dubbel veckovila innebär att arbetstagaren vid detta tillfälle får ledigt 60 timmar (dygnsvila 12 timmar + två perioder med veckovila à 24 timmar).

13 § *första stycket* reglerar situationen när arbetstagaren uppfyller villkoret att tjänstgöra i internationell trafik och således har rätt till veckovila, men inte arbetar ett helt år i denna tjänst. Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska då antalet perioder med veckovila minskas i motsvarande mån.

13 § *andra stycket* reglerar situationen när arbetstagaren varierar sin tjänstgöring mellan internationellt och nationellt arbete. För att arbetstagaren ska ha rätt till de i 12 § angivna antalet perioder med veckovila krävs att arbetstagaren till övervägande del, dvs. mer än hälften av arbetsdagarna, under en beräkningsperiod om ett år, uppfyller villkoren i 1 § *andra stycket*. Skulle arbetstagaren vara anställd för

kortare tid än ett år blir beräkningsperioden i stället densamma som anställningstiden.

I kommentaren till 1 § behandlas begreppen arbetstid och vilotid.

Paragraferna 11–13 §§ genomför artikel 6 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 4.6.

## Raster

### 14–17 §§

Paragraferna genomför artikel 5 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 4.5. I kommentaren till 1 § behandlas begreppen arbetstid och vilotid.

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

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

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

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

## Körtid

### 18–19 §

Körtiden är den schemalagda och inte den faktiska körtiden. Om den tillåtna schemalagda körtiden överskrids med anledning av t.ex. tågförsening innebär detta alltså inte ett brott mot bestämmelsen. En följd av 19 § *första stycket första meningen* är att i körtiden inte inräknas den tid som går åt för tillsyn före och efter körning. Detta framgår också av artikel 2.9 i bilagan till direktivet. Körtiden är en del av arbetstiden, och det är möjligt att kombinera körtiden med andra uppgifter upp till den tillåtna arbetstiden. Paragraferna genomför artikel 7 respektive 2.5–6 och 2.9 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 4.7.

## Tjänstgöringslista

### 20 §

Det är den faktiska arbetstiden, dygnsvilan, veckoviolan och de faktiska rasterna som ska framgå av listan, men den schemalagda körtiden, jfr

definitionen på körtid i 19 §. Eftersom tillämpningen av lagen är beroende av den arbetstid som arbetstagaren är anställd för att tjänstgöra (jfr kommentaren till 1 §) kan det dock även vara av vikt för arbetsgivaren att den schemalagda arbetstiden framgår. Paragrafen genomför artikel 8 i bilagan till direktivet och har behandlats i avsnitt 4.8.

## **Tillsyn**

### **21–26 §§**

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

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

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

Paragraferna har i övrigt behandlats i avsnitt 4.9.

## **Straffbestämmelser m.m.**

### **27–30 §§**

Straffbestämmelserna har utformats med motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen, men har i vissa delar givits en annan lagteknisk utformning. Följande ska dock läggas till. Det förhållandet att järnvägstransporter sker utanför företagets lokaler gör naturligtvis att en arbetsgivare ofta inte kan se till att arbetstagaren t.ex. tar rast enligt lagens bestämmelser. Arbetsgivarens straffansvar ska ses med utgångspunkt i det förhållandet att det är han eller hon som leder och planerar verksamheten. Arbetsgivaren ska se till att tidtabeller läggs så att

dygns- och veckovila och raster kan tas enligt lagens regler och att den föreskrivna maximala körtiden inte behöver överskridas. Den arbetsgivare som i arbetsplaneringen ser till att tidtabeller och tjänstgöringsscheman upprättas så att t.ex. rast kan tas i enlighet med lagens bestämmelser och som följer upp och påtalar bristande efterlevnad, ska i normalfallet inte kunna dömas för brott mot lagen. Straffansvar inträder först när arbetsgivaren har förlagt arbetet i strid mot bestämmelserna i lagen och reglerna m.m. faktiskt har överträtts. Straffansvar kan alltså inte enbart inträda för planerad kör- eller vilotid. Paragraferna, som genomför artikel 4 i direktivet, har behandlats i avsnitt 4.10.

### **Överklagande m.m.**

31–32 §§

Paragraferna har behandlats i avsnitt 4.11.

### **Övergångsbestämmelser**

Lagen träder i kraft den 27 juli 2008 men ska tillämpas först från och med den 14 december 2008. Vid t.ex. tillsynsförrättningar som sker den 14 december 2008 eller senare men som avser förhållanden före detta datum ska de bestämmelser tillämpas som gällde vid tiden som förhållandena avser. Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.

## **7.2 Förslaget till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)**

2 §

I paragrafen införs ett nytt *femte stycke* i vilket det anges vilka bestämmelser i lagen som inte ska tillämpas om lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationellt järnvägstrafik är tillämplig. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 4.2.

### *Övergångsbestämmelsen*

Övergångsbestämmelsen motsvarar den som införs i lagen (2008:000) om kör- och vilotid och har behandlats i kommentaren till den lagen.

## **7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare**

I 5 § *andra stycket* införs ett tillägg med innebörd att vid utstationering av arbetstagare även bestämmelserna i lagen (2008:000) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska gälla.