

Arbets­tid vid vägtransporter

– förslag till ny lag

*Betänkande av Utredningen om vägtransporter
och arbets­tid*

Stockholm 2004



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2004:26

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 1993.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Information Rosenbad
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 42 95
Telefon: 08-405 47 29
www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf

Tryckt av Edita Norstedts Tryckeri AB
Stockholm 2004

ISBN 91-38-22097-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Hans Karlsson

Genom ett beslut den 3 april 2003 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppgift 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 skall genomföras i svensk rätt.

Den 16 juni 2003 förordnades Claes Stråth som särskild utredare. Den 7 juli 2003 förordnades kanslirådet Anders Stålsby och departementssekreteraren Martina Elfgren Lilja, båda Näringsdepartementet, samt specialisten Lars Andersson, Vägverket, som experter i utredningen. Den 16 juni 2003 förordnades Per Ewaldsson och Elisabeth Hallstedt som huvudsekreterare respektive sekreterare i utredningen. Utredningens assistent har varit Åsa Malmgren.

Utredningen, som antog namnet Utredningen om vägtransporter och arbetstid, har under arbetets gång inhämtat synpunkter från företrädare för myndigheter, arbetsmarknadens parter, branschorganisationer samt från företrädare för de genomförande myndigheterna i vissa andra länder. Med detta betänkande, *Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag*, är utredningsarbetet slutfört.

Stockholm i mars 2004

Claes Stråth

/Per Ewaldsson
Elisabeth Hallstedt

Innehåll

Sammanfattning	9
Författningsförslag	13
1 Uppdraget	23
1.1 Kommittédirektivet	23
1.2 Frågeställningar som aktualiseras.....	24
1.3 Utredningens kontakter	27
1.4 Betänkandets disposition.....	28
2 En vägtransportmarknad i förändring	29
2.1 Bakgrund	29
2.2 EU:s gemensamma vägtransportmarknad.....	30
2.3 Den svenska vägtransportnäringen.....	31
3 Vagarbetsdirektivet	39
3.1 Bakgrund	39
3.2 Rättslig grund, syfte och innehåll	42
4 Gällande rätt	45
4.1 Allmänna arbetstidsregler och särskilda regler om kör- och vilotider m.m.	46

4.2	Förhållandet mellan de arbetsrättsliga reglerna och de särskilda reglerna för vägtransportsektorn	50
5	Inriktningen av utredningens förslag	53
5.1	Var hör bestämmelserna hemma i det svenska rättssystemet.....	53
5.2	Kollektivavtal eller lag.....	57
5.3	I vilken författning bör bestämmelserna införas.....	60
5.4	Vilka bestämmelser i vägarbetsstidsdirektivet föranleder inga åtgärder	63
5.5	Sammanfattande slutsatser.....	66
6	Ny lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete.....	69
6.1	Mer långtgående skydd och möjligheter till undantag.....	69
6.2	Bör den nya lagen gälla vid transporter för vilka EG-förordningen 3820/85 inte tillämpas.....	70
6.3	Begrepp och definitioner	71
6.4	Tillämpning av bestämmelserna på egenföretagare	74
6.5	Vissa kontrollfrågor	82
6.5.1	Kopplingen mellan kontroll och registrering av arbetstid	83
6.5.2	Kontroll på väg eller i företaget?	83
6.5.3	Vägtransportarbete utomlands.....	86
6.5.4	Kontroll av andra länders förare.....	89
6.5.5	Samverkan i fråga om tillsyn	91
6.6	Huvudsakligt innehåll i den nya lagen	92
6.6.1	Tillämpningsområde	93
6.6.2	Dispositivitet och dispens	95
6.6.3	Bestämmelser som hämtas från vägarbetsstidsdirektivet.....	95
6.6.4	Bestämmelser som hämtas från arbetstidslagen	100
6.6.5	Tillsyn, sanktioner m.m.	101

6.6.6	Skillnader mellan arbetstidslagen och vägarbetstidslagen	101
7	Framtida ändringar av EU:s regler om vägtransporter ...	109
7.1	Effektivare regler genom en förbättring av kontrollen	110
7.2	Vägarbetstidsdirektivet och egenföretagare	111
7.2.1	Bakgrund och argument	111
7.2.2	Egenföretagare i svensk arbets- och trafiksäkerhetsrätt.....	112
7.2.3	Frågor att lösa om reglerna skall omfatta egenföretagare.....	113
7.2.4	Slutsatser angående egenföretagare	114
7.2.5	Vissa medlemsstaters inställning till frågan om egenföretagare.....	115
8	Genomförandet av vägarbetstidsdirektivet i andra länder	117
9	Förslagets konsekvenser	119
9.1	Konsekvenser för företag allmänt, konkurrensfrågor, m.m.	120
9.2	Konsekvenser för arbetsmiljön	121
9.3	Konsekvenser för små företag.....	122
10	Författningskommentarer	125
	Referenser	135
	Bilaga 1 Kommittédirektiv	137
	Bilaga 2 Tilläggsdirektiv	143
	Bilaga 3 Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter	145

Bilaga 4 Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter	151
---	------------

Sammanfattning

Utredningens uppdrag

Utredningens uppdrag har varit att överväga hur EG:s vägarbets-tidsdirektiv¹ skall genomföras i svensk rätt. Direktivet syftar till förbättrad arbetsmiljö, förbättrad trafiksäkerhet och tillnärmning av konkurrensförhållandena inom delar av vägtransportsektorn. Det innehåller bestämmelser om bl.a. maximal veckoarbetstid, raster, nattarbete och registrering av arbetstid. Från vissa av reglerna skall kunna avvika, i första hand genom överenskommelser i kollektivavtal. Direktivet, som kan genomföras i medlemsländerna genom författning eller kollektivavtal, skall börja tillämpas senast den 23 mars 2005. Från samma datum 2009 skall direktivet eventuellt även gälla förare som är egenföretagare.

Vi har under arbetets gång inhämtat synpunkter på hur direktivet kan genomföras från företrädare för myndigheter, arbetsmarknadens parter, branschorganisationer och från vissa andra länder.

Utredningens överväganden

Utredningen har prövat var direktivets bestämmelser hör hemma i det svenska rättssystemet. Det finns tydliga beröringspunkter med trafiksäkerhetsfrågor men utredningen anser att starkare skäl talar för att bestämmelserna bör hänföras till det arbetsrättsliga området. Det främsta skälet är att arbetstidsfrågor utgör en central del av de arbetsrättsliga förhållanden som regleras i kollektivavtal. Det är angeläget att även vägarbets-tidsdirektivets bestämmelser blir en del av det regelverk som arbetsmarknadens parter har att beakta vid regleringen av arbets- och anställningsvillkor i kollektivavtal.

¹ 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.

Eftersom direktivet kan genomföras direkt genom kollektivavtal, har förutsättningarna för detta undersökts. En stor majoritet av arbetstagarna inom åkeri- och bussbranscherna omfattas av arbetstidsbestämmelser i kollektivavtal. Parterna på dessa områden har emellertid avvisat eller i vart fall uttryckt stor tveksamhet till kollektivavtal som metod för genomförandet och förordat lagstiftning. Det är således uppenbart att lagstiftning måste tillgripas.

För att likväl upprätthålla kollektivavtalens betydelse i fråga om arbetstid lägger utredningen ett författningsförslag som fullt ut tillvaratar de möjligheter direktivet ger åt parterna att förfoga över bestämmelserna i kollektivavtal.

Av de olika sätt att i författning genomföra direktivet anser utredningen att det lämpligaste är införandet av en ny lag. Skälen för detta är följande.

Regelverken om arbetstid, körtid, vilotid, m.m. på vägtransportområdet är redan innan direktivet skall börja tillämpas mycket omfattande och komplexa. Utöver den svenska arbetstidslagstiftningen, som även omfattar vägtransportområdet, finns regler om kör- och vilotid m.m. i EG-förordningar, särskilt EG-förordning 3820/85². Därtill kommer särskilda svenska regler som kompletterar EG-förordningarna. Mot denna bakgrund anser utredningen att direktivet bör genomföras på ett sätt som tillvaratar de förenklingmöjligheter som finns.

Om en ny lag införs och det arbete som omfattas av den nya lagen helt undantas arbetstidslagen, kan samtliga arbetstidsregler för sådant arbete samlas i en författning. Om den nya lagen dessutom enbart blir gällande för sådant arbete då EG-förordningen 3820/85 eller motsvarande Europeiska överenskommelse³ (i förhållande till länder som inte är med i EU eller EES) tillämpas, uppnås ett sammanhållet regelverk där nationella regler om arbetstid harmonierar med EU:s regler om körtid och vilotid. Sådana ändringar leder också till att vissa allmänna regler i den gällande arbetstidslagstiftningen kan slopas för denna del av vägtransportsektorn. Det handlar om bestämmelser som i princip gäller samtliga arbetstagare, men som inte tillämpas vid de vägtransporter som skall omfattas av den nya lagen.

² Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, EGT L 370, 31.12.1985, s. 1, Celex 31985R3820.

³ Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR-överenskommelsen).

Eftersom frågan huruvida egenföretagare skall omfattas av direktivet, och i så fall på vilka villkor, kommer att bli föremål för ytterligare överväganden inom EU, bör den svenska regeringen för dessa personer inte bestämmas nu. Utredningen pekar i betänkandet på ett antal frågor som direktivets tillämpning på egenföretagare väcker.

Utredningen noterar också att vissa av de förslag till ändringar i reglerna om kör- och vilotid, färdskrivare samt kontroll av regel efterlevnad, som för närvarande diskuteras i EU, är svårörensbara med vägarbetsstidsdirektivet. I betänkandet tar vi upp förutsättningarna för vägkantskontroller och kontroller hos företagen.

Utredningens förslag – ny lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Den nya vägarbetsstidslagen skall gälla vid arbete då EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen skall tillämpas. Den föreslås gälla enbart för de arbetstagare som är förare, i den betydelse som avses i nämnda förordning och överenskommelse. Den nya lagen och bestämmelserna om kör- och vilotid i EG-förordningen respektive AETR-överenskommelsen kommer därmed att komplettera varandra och avse samma arbete. För annat vägtransportarbete gäller i stället arbetsstidslagen.

Lagen skall i princip även gälla arbete som utförs utanför Sverige, förutsatt att föraren är anställd i ett svenskt företag.

I den nya vägarbetsstidslagen genomförs vägarbetsstidsdirektivets bestämmelser om maximal veckoarbetstid, raster, nattarbete och registrering av arbetstid.

Begränsningen av den sammanlagda veckoarbetstiden innebär att den får uppgå till högst 48 timmar i genomsnitt under en fyramånadersperiod. Under en vecka får arbetstiden dock inte överstiga 60 timmar.

Om arbete är förlagt under nattetid får arbetstiden inte överstiga tio timmar. Med nattetid avses perioden mellan kl. 1.00 och kl. 5.00, om inte annan fyratimmarsperiod bestäms på arbetsstället.

I tillägg till de rastbestämmelser som skall iakttas enligt EG-förordningen 3820/85, som avser rast under körtid, får arbete enligt den nya lagen inte utföras under längre tid än sex timmar i följd utan rast. Om arbetstiden överstiger nio timmar skall rasten uppgå

till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Parterna får i kollektivavtal träffa överenskommelse om att avvika från begränsningen av den sammanlagda arbetstiden till högst 60 timmar och från begränsningen av arbetstiden under nattetid. Vidare ges de möjlighet att i kollektivavtal bestämma om en utsträckning av beräkningsperioden för beräkning av den genomsnittliga sammanlagda veckoarbetstiden till högst sex månader.

Dessa förslag innebär att den nya vägarbetstidslagen ur arbetsmiljö- och trafiksäkerhetssynpunkt ansluter till den skyddsnivå som föreskrivs i vägarbetstidsdirektivet. Rätten att träffa kollektivavtal om avvikelser från den nya lagen kompletteras av möjligheter till dispens.

Den nya vägarbetstidslagens övriga regler motsvarar i huvudsak vad som gäller enligt arbetstidslagen. Reglerna om ordinarie arbetstid, övertidsuttag per år, mertid för deltidsanställda, nödfallsövertid, pauser samt besked om arbetstidens förläggning har samma innebörd som motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen. Med dessa förslag harmonierar den nya lagen med arbetstidslagen. Detta är viktigt med tanke på de arbetstagare som utför arbete som kommer att omfattas av bägge lagarna. Möjligheterna att träffa kollektivavtal om arbetstidsförhållanden torde också underlättas genom en sådan överensstämmelse.

Arbetstidslagens bestämmelser om jourtid, övertidsuttag per fyra veckorsperiod respektive kalendermånad, nattvila, veckovila, raster, anteckningar om arbetstid samt undantagen för s.k. okontrollerbart arbete och för arbete som utförs av arbetstagare som själva har förtroendet att disponera sin arbetstid, tas inte in i den nya lagen. Orsaken är att de motsvaras av bestämmelser som följer av vägarbetstidsdirektivet eller EG-förordningen 3820/85 eller att de i övrigt inte anses lämpliga i den nya lagen.

Myndighetstillsynen av den nya lagen skall utövas av Arbetsmiljöverket. Bestämmelserna om tillsyn, dispens, straff och övertidsavgifter är utformade i linje med motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen.

Författningsförslag

1 Förslag till lag (...) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Tillämpningsområde

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om arbetstid vid arbete i samband med vägtransporter, vid vilka rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter² eller Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) skall tillämpas. Lagen gäller de arbetstagare som utför arbete som förare, i den betydelse som avses i förordningen och överenskommelsen.

I rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och i AETR-överenskommelsen finns särskilda bestämmelser om kör- och vilotider.

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

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 EGT L 370, 31.12.1985, s. 1 (Celex 31985R3820).

Avvikelser i kollektivavtal

2 §

Ett avtal är ogiltigt i den mån det innebär att mindre förmånliga regler skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av denna lag. Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får dock göras avvikelser från bestämmelserna i 3–7 §§, 8 § andra stycket samt 9 och 10 §§.

Genom ett sådant kollektivavtal får också tidsperioden för beräkning av den högsta tillåtna sammanlagda arbetstiden enligt 8 § första stycket utsträckas till högst sex månader.

I ett kollektivavtal som avses i första stycket får också bestämmas i vilken omfattning perioder av väntan, då arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid och måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, enligt bestämmelserna i 8 § fjärde stycket, 9 § första stycket och 11 § tredje stycket, skall räknas som arbetstid.

Avvikelse från 6 § andra och tredje styckena får göras även med stöd av kollektivavtal som har slutits av en lokal arbetstagarorganisation. Sådana avvikelser gäller dock under högst en tid av en månad, räknat från den dag då avtalet ingicks.

En arbetsgivare som är bunden av ett sådant kollektivavtal som avses i första, andra, tredje och fjärde styckena får tillämpa avtalet även på arbetstagare som inte är medlemmar i den avtalslutande arbetstagarorganisationen, men som sysselsätts i arbete som avses med avtalet.

Ordinarie arbetstid, övertid, m.m.

3 §

Den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst 40 timmar i veckan.

När det behövs med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt får arbetstiden uppgå till 40 timmar i veckan i genomsnitt för en tid av högst fyra veckor.

Veckan räknas från och med måndag, om inte annan beräkning tillämpas på arbetsstället.

4 §

Med övertid förstås sådan arbetstid som överstiger ordinarie arbetstid enligt 3 §. Om annan ordinarie arbetstid gäller på grund av kollektivavtal som har tillkommit i den ordning som anges i 2 § första stycket, eller på grund av medgivande om avvikelse av Arbetsmiljöverket enligt 14 §, skall med övertid i stället förstås sådan arbetstid som vid heltidsarbete överstiger ordinarie arbetstid enligt avtalet.

Vid beräkning av övertid skall ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord ordinarie arbetstid.

5 §

När det finns ett särskilt behov av ökad arbetstid, får övertid tas ut med högst 200 timmar under ett kalenderår (allmän övertid).

6 §

Har natur- eller olyckshändelse eller annan liknande omständighet som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren vållat avbrott i verksamheten eller medfört överhängande fara för sådant avbrott eller för skada på liv, hälsa eller egendom, får övertid tas ut för arbete i den utsträckning som förhållandena kräver (nödfallsövertid).

Om det för arbetsstället finns en lokal arbetstagarorganisation inom vars avtalsområde arbetet faller, får nödfallsövertid tas ut endast under förutsättning att arbetsgivaren snarast underrättar organisationen om övertidsarbetet.

Nödfallsövertid får inte tas ut under längre tid än två dygn från arbetets början utan att tillstånd till arbetet har sökts hos Arbetsmiljöverket.

7 §

Med mertid förstås sådan arbetstid som vid deltidsanställning överstiger arbetstagarens ordinarie arbetstid enligt anställningsavtalet. Bestämmelsen om beräkning av övertid i 4 § andra stycket skall tillämpas även vid beräkning av mertid.

När det finns särskilt behov av ökad arbetstid, får mertid tas ut med högst 200 timmar under ett kalenderår (allmän mertid). Mertid får också tas ut med tillämpning av de villkor för nödfallsövertid som gäller enligt 6 §.

Den sammanlagda arbetstiden

8 §

Den sammanlagda arbetstiden får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader.

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar. Den begränsningen gäller dock inte i de fall som avses i artikel 6.1 fjärde stycket i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller artikel 6.1 fjärde stycket i AETR-överenskommelsen.

Om arbetstagaren utför arbete vid vilket denna lag skall tillämpas för flera arbetsgivare, skall den begränsning av arbetstiden som avses i första och andra styckena gälla summan av antalet arbetade timmar. Arbetsgivaren skall av arbetstagaren skriftligen begära uppgifter om sådant arbete som har utförts för annan arbetsgivares räkning. Arbetstagaren skall tillhandahålla arbetsgivaren denna information skriftligen.

För tillämpningen av bestämmelserna i första, andra och tredje styckena, skall i arbetstiden inräknas tid som arbetstagaren inte fritt kan disponera över och måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Vidare skall vid tillämpningen av dessa bestämmelser semesterledighet och sjukfrånvaro likställas med arbetstid.

Nattarbete

9 §

Om någon del av arbetstiden är förlagd till nattetid, får arbetstiden inte överstiga tio timmar under den 24-timmarsperiod som påbörjas efter avslutad dygns- eller veckovila enligt artikel 8 eller 9 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller artikel 8 i AETR-överenskommelsen. Vid tillämpningen av denna bestämmelse skall i arbetstiden inräknas tid som arbetstagaren inte fritt kan disponera över och måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Med nattetid i första stycket avses perioden mellan kl. 1.00 och kl. 5.00, om inte annan fyratimmarsperiod mellan kl. 0.00 och kl. 7.00 tillämpas på arbetsstället.

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

Besked om arbetstidens förläggning

10 §

Arbetsgivare som anlitar arbetstagare till arbete annat än tillfälligt skall lämna arbetstagarna besked om ändringar i fråga om den ordinarie arbetstidens förläggning minst två veckor i förväg. Ett sådant besked får dock lämnas kortare tid i förväg, om verksamhetens art eller händelser som inte har kunnat förutses ger anledning till det.

Raster och pauser

11 §

Raster under sådan körtid som avses i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och AETR-överenskommelsen skall förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen.

Arbete får dock aldrig utföras längre 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.

Rast som tas under väntan, då arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid och måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas som arbetstid om inte annat bestäms i kollektivavtal i enlighet med 2 § tredje stycket.

12 §

Arbetsgivaren skall ordna arbetet så att arbetstagarna kan ta de pauser som behövs utöver rasterna.

Om arbetsförhållandena kräver det, får i stället särskilda arbetspauser läggas ut. Arbetsgivaren skall i så fall på förhand ange arbetspausernas längd och förläggning så noga som omständigheterna medger.

Pauser räknas in i arbetstiden.

Registrering av arbetstid

13 §

Arbetsgivaren skall registrera övertid, mertid, sammanlagd arbetstid, nattarbete samt rasternas förläggning. Registren skall bevaras hos arbetsgivaren i minst två år efter det att den tidsperiod som arbetet omfattar har löpt ut. 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.

Dispens

14 §

Om det inte kan träffas kollektivavtal som avses i 2 § får Arbetsmiljöverket medge sådana avvikelser som avses i den bestämmelsen, förutsatt att det finns särskilda skäl.

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

Tillsyn

15 §

Arbetsmiljöverket skall se till att lagen följs och har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att utöva tillsynen har Arbetsmiljöverket rätt att komma in på arbetsställena. Polisen skall därvid lämna den handräckning som behövs.

16 §

Arbetsmiljöverket får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag skall följas. I beslut om föreläggande eller förbud kan Arbetsmiljöverket sätta ut viten.

Straffbestämmelser

17 §

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

18 §

Till böter döms en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet har

1. anlitat en arbetstagare i strid mot 3–10 §§, 11 § andra stycket eller brutit mot 13 §, utan att avvikelse har gjorts enligt 2 eller 14 §,
2. lämnat oriktiga uppgifter om förhållanden av vikt, när Arbetsmiljöverket har begärt upplysningar eller handlingar enligt 15 § första stycket.

19 §

För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal som avses i 2 §, gäller vad som föreskrivs om påföljd i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Övertidsavgifter

20 §

Om en arbetsgivare har överträtt bestämmelserna i 5 och 6 §§ utan att ha stöd i kollektivavtal enligt 2 § eller ha fått dispens enligt 14 §, tas en särskild avgift ut (övertidsavgift). Avgiften tas ut av den fysiska eller juridiska person som utövar den verksamhet i vilken överträdelsen har begåtts.

Övertidsavgiften utgör för varje timme otillåten övertid och för varje arbetstagare som har anlitats i strid mot 5 eller 6 §, en procent av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gällde då överträdelsen begicks.

Avgiften kan sättas ned eller efterges om särskilda omständigheter föreligger.

Beträffande övertidsavgifter i övrigt skall bestämmelserna i 27 § arbetstidslagen tillämpas.

Överklaganden, m.m.

21 §

Arbetsmiljöverkets beslut i ärenden som avses i 14 § eller beslut om tillstånd enligt 6 § tredje stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Andra beslut som Arbetsmiljöverket har meddelat enligt denna lag får överklagas hos regeringen.

22 §

För att ta till vara arbetstagarnas intresse i ett ärende enligt denna lag får beslut som avses i 21 § överklagas av huvudskyddsombud eller, om något sådant ombud inte finns, av annat skyddsombud. Finns det inte något skyddsombud, får en arbetstagarorganisation överklaga ett sådant beslut i den mån saken rör medlemmarnas intresse och organisationen tidigare har yttrat sig i ärendet.

23 §

Arbetsmiljöverket får förordna att dess beslut skall gälla omedelbart.

Denna lag träder i kraft den 23 mars 2005.

2 Förslag till lag (...) om ändring i arbetstidslagen (1982:673)

Härigenom föreskrivs i fråga om arbetstidslagen (1982:673) att 2 § skall ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Lagen gäller inte

1. arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars 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.

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.

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen gäller inte

1. arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars 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 (...) 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.

3 Förslag till ändringar i andra författningar

Arbetstidslagen (1982:673) hänvisas till i vissa andra författningar. I vissa av dessa lagrum bör också den föreslagna nya lagen (...) om arbetstid vid visst vägtransportarbete hänvisas till.

I 2 kap. 10 § arbetsmiljölagen (1977:1160) bör anges att bestämmelser om arbetstid vid visst vägtransportarbete finns i lagen (...) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

I 5 § andra stycket lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare bör lagen (...) om arbetstid vid visst vägtransportarbete läggas till i uppräkningslistan av lagar som skall tillämpas vid utstationering av arbetstagare.

I uppräkningslistan av avgifter för vilka avdrag inte får göras i 1 kap. 20 § kommunalskattelagen (1928:370), bör avgift enligt 20 § lagen (...) om arbetstid vid visst vägtransportarbete läggas till.

I 12 § förordningen (2000:1211) med instruktion för Arbetsmiljöverket bör läggas till att arbetstidsnämnden också avgör ärenden enligt lagen (...) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

1 Uppdraget

I kapitlet redovisas vilket uppdrag utredningen har haft, några av de frågeställningar som uppdraget aktualiserar och hur utredningsarbetet har lagts upp.

1.1 Kommittédirektivet

Utredningen har haft i 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 vägtransporter¹ (i betänkandet kallat vägarbetstidsdirektivet) skall genomföras i svensk rätt. Enligt kommittédirektivet² skall den särskilde utredaren lämna de förslag till författningsreglering som övervägandena ger upphov till.

I kommittédirektivet anges ett antal frågor som skall övervägas särskilt. Dessa avser om det i Sverige bör införas bestämmelser som bättre skyddar arbetstagares säkerhet och hälsa än bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet och om dess möjligheter till undantag bör utnyttjas.

En annan fråga som skall beaktas är om direktivets bestämmelser bör omfatta sådana transporter som är undantagna från rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter³ (i fortsättningen benämnd EG-förordningen 3820/85).

I kommittédirektivet sägs också att utredaren särskilt skall beakta att de regler som föreslås för genomförande av vägarbetstidsdirektivet skall harmoniera väl med EG-förordningen 3820/85.

¹ EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015. Vägarbetstidsdirektivet finns i bilaga 3 till detta betänkande.

² Kommittédirektivet (Dir. 2003:44) finns i bilaga 1 till detta betänkande. I bilaga 2 finns utredningens tilläggsdirektiv (Dir. 2003:148).

³ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1, Celex 31985R3820. Förordningen finns i bilaga 4.

Vidare framhålls att särskilt avseende skall fästas vid att efterlevnaden av de regler som föreslås kan kontrolleras på ett effektivt sätt.

1.2 Frågeställningar som aktualiseras

Vägarbetstidsdirektivet innehåller 16 artiklar. Av dessa kan sex sägas innehålla direktivets egentliga materiella bestämmelser. Övriga artiklar innehåller regler om genomförandet av direktivet. De senare handlar om direktivets syfte och tillämpningsområde, definitioner av vissa begrepp, möjlighet att tillämpa eller införa längre gående skyddsbestämmelser, krav på effektiv efterlevnad av bestämmelserna samt regler av procedurkaraktär som avser rapporter som skall lämnas och datum för genomförande.

Trots vägarbetstidsdirektivets relativt sett begränsade omfattning och innehåll, särskilt antalet egentliga materiella bestämmelser, rymmer frågan hur det skall genomföras i svensk rätt ett antal delfrågor utöver de som nämnts ovan. Här skall kort beröras några av de frågeställningar som utredningen kommer att ta upp i betänkandet.

Arbetsmiljö, trafiksäkerhet och konkurrens

Direktivet har tre syften. Enligt artikel 1 syftar det till förbättrat skydd av hälsa och säkerhet för personer sysselsatta med mobilt arbete i vägtransportsektorn, till förbättrad vägtrafiksäkerhet samt till ”tillnärmning” av konkurrensvillkoren i branschen.

Bör direktivet därmed genomföras på det arbetsrättsliga området eller i form av en trafiksäkerhetsreglering? Bör något av direktivets syften tillmätas större vikt än de andra? Hur kan ändamålen god arbetsmiljö och trafiksäkerhet bäst kombineras och var i det svenska rättssystemet bör bestämmelserna lämpligast placeras? Konkurrenshänsynen måste integreras i övervägandena oavsett hur man ser på övriga syften. Konkurrensfrågorna har betydelse vid bedömningen av på vilken skyddsnivå de svenska bestämmelserna läggs, inte minst i förhållande till andra länder.

Vägarbetstidsdirektivet är ett s.k. minimidirektiv. Det betyder att medlemsländerna kan tillämpa eller införa bestämmelser som bättre skyddar arbetstagares säkerhet och hälsa (jfr direktivets artikel 10). Kommittédirektivet anger som nämnts att utredningen

skall överväga om denna möjlighet bör utnyttjas i Sverige. En avvägning som då aktualiseras är den som gäller mellan arbetstagares säkerhet och hälsa och eventuella nackdelar i konkurrenshänseende, inte minst i ljuset av vägtransportnäringens internationella dimension. I vilken utsträckning kan svenska företag ur konkurrenssynpunkt tillämpa arbetstidsbestämmelser som ur skyddssynpunkt är mer långtgående än utländska konkurrenters?

En annan fråga som aktualiseras är i vilken utsträckning arbetstidsbestämmelserna på ett område, vägtransportområdet, bör vara längre gående ur skyddssynpunkt än på andra områden. Finns det trafiksäkerhetsaspekter som skulle kunna föranleda en mer långtgående arbetstidsreglering på vägtransportområdet?

Sambandet med annan lagstiftning

En annan frågeställning som aktualiseras vid genomförandet av direktivet rör sambandet med annan lagstiftning, t.ex. ur regelförenklingssynpunkt.

Det finns på EU-nivå ett omfattande regelverk med bestämmelser som i sak har mycket nära anknytning till vägarbetstidsdirektivets bestämmelser, t.ex. den nyss nämnda EG-förordningen med regler om kör- och vilotider. Därtill kommer en EG-förordning om färdskrivare. Dessutom finns gemensamma regler för kontroll av efterlevnaden av dessa förordningar, i form av ett kontroldirektiv. För närvarande pågår diskussioner på EU-nivå om ändringar i dessa rättsakter.

För vägtransporter som berör länder utanför EU- och EES-områdena finns den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (den s.k. AETR-överenskommelsen).

Därtill kommer svenska författningar. Dessa består av en förordning med regler för genomförandet av bestämmelserna i EG-förordningarna och i kontroldirektivet samt en förordning om införandet i svensk rätt av nämnda internationella överenskommelse.

Utöver de regler som har att göra med kör- och vilotider, och efterlevnaden av dessa, finns arbetstidslagstiftningen, dvs. arbetstidslagen med tillhörande arbetstidsförordning och föreskrifter från Arbetsmiljöverket. För de transporter som inte omfattas av

EG-förordningen 3820/85 gäller istället förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

I kapitel 4 ges en beskrivning av samtliga nu nämnda författningar.

Det finns således ett mycket omfattande regelverk om arbetstid och angränsande frågor på vägtransportområdet. Genomförandet av ytterligare arbetstidsbestämmelser väcker frågan om det går att tillskapa ett enklare, mer sammanhållet och överblickbart regelverk.

Kollektivavtal eller lag

En annan viktig frågeställning gäller om vägarbetstidsdirektivet bör genomföras i kollektivavtal eller i lag. Direktivet öppnar för att medlemsländerna väljer den ena eller andra modellen, eller en kombination av de båda (jfr artikel 14.1 i vägarbetstidsdirektivet). Det kan konstateras att arbetstidens längd och förläggning är mycket viktiga delar i de kollektivavtal som träffas på svensk arbetsmarknad. Det bör följaktligen övervägas om det finns formella och faktiska förutsättningar för genomförande av direktivet i Sverige genom kollektivavtal. Är det ur statens synpunkt lämpligt att så sker?

Egenföretagare

Fr.o.m. den 23 mars 2009 skall vägarbetstidsdirektivet eventuellt också tillämpas på förare som är egenföretagare. Detta väcker ett antal frågeställningar av både rent praktisk och mer principiell natur. Hur kan exempelvis likabehandling av alla förare uppnås, om det för vissa (de som är arbetstagare) skall kunna träffas kollektivavtal om avvikelser från bestämmelserna, något som direktivet öppnar för?

Kontroll av efterlevnad

Kommittédirektivet anger som nämnts att särskilt avseende skall fästas vid att efterlevnaden av de regler som föreslås kan kontrolleras effektivt. Utöver frågan om hur svenska företags efterriktelse av reglerna vid vägtransportarbete i Sverige kan kontrolleras har denna frågeställning en internationell dimension, som bl.a. har att göra

med lagstiftningens geografiska räckvidd. Skall de regler som genomför bestämmelserna i Sverige gälla även då svenska företag bedriver transportarbete utomlands? Vilka regler skall gälla för utländska företag som utför vägtransportarbete i Sverige?

Om bestämmelserna om vägarbetsstid hade lagts fast i en EG-förordning, hade det inte rått någon tvekan om vilka regler som skall följas och därmed kunna kontrolleras oavsett var arbetet utförs inom EU- och EES-området. Samma regler skall då gälla överallt. Men eftersom de har lagts fast i ett s.k. minimidirektiv, kan olika skyddsnivåer komma att gälla i olika länder. Dessutom öppnar direktivet för att det träffas överenskommelser om avvikelser från reglerna i kollektivavtal. Detta väcker ett antal frågor om lagstiftningens geografiska räckvidd, om kontrollerbarheten av egna och andra länders rättssubjekt, och om kopplingen till EG-rättsliga principer såsom fri rörlighet av tjänster.

1.3 Utredningens kontakter

Utredningen har haft ett flertal träffar med representanter för arbetsgivar- respektive arbetstagarorganisationer samt branschorganisationer för att inhämta synpunkter på direktivet och på de idéer och förslag till genomförande som utredningen har diskuterat. Följande organisationer har utredningen varit i kontakt med:

Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA)
Bussarbetsgivarna (BUA)⁴
Svenskt Näringsliv
Kommunala Företagens Samorganisation (KFS)
Skogsindustrierna (Föreningen Sveriges Skogsindustrier)
Svenska Transportarbetareförbundet
Svenska Kommunalarbetareförbundet⁵
Sveriges Åkeriföretag (tidigare Svenska Åkeriförbundet)
Svenska Bussbranschens Riksförbund
Svenska Transportindustriförbundet
Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)
Näringslivets Regelnämnd (NNR)

⁴ BA och BUA ingår i TransportGruppen.

⁵ I fortsättningen används namnen Transportarbetareförbundet respektive Kommunalarbetareförbundet.

Vidare har utredningen varit i kontakt med Vägverket, Rikspolisstyrelsen, vissa länspolismyndigheter, Arbetsmiljöverket och Rikstrafiken.

I syfte att få en bild av hur genomförandet kan komma att ske i andra länder har utredningen också träffat företrädare för myndigheterna i Finland, Norge, Estland och Danmark samt även haft kontakt med myndigheterna i Polen, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien.

1.4 Betänkandets disposition

Betänkandet är disponerat på följande sätt. I kapitel 2 beskrivs branschen, dess omfattning när det gäller antal företag, antal enmansföretag, antal sysselsatta, konkurrensförhållanden, m.m. I kapitel 3 ges en beskrivning av vägarbetstidsdirektivet, dess bakgrund, rättsliga grund och innehåll. I kapitlet redogörs också för i vilket EG-rättsligt sammanhang direktivet hör hemma. I kapitel 4 redovisas översiktligt vilka arbetstidsregler och regler om kör- och vilotider som gäller på vägtransportområdet.

I kapitel 5 diskuteras var de nya bestämmelserna lämpligen placeras i det svenska rättssystemet och olika metoder för att genomföra vägarbetstidsdirektivet. I kapitlet läggs inriktningen av utredningens förslag fast. En fråga som tas upp är hur regelverket kan göras enklare. Därefter, i kapitel 6, redogörs för huvuddragen i den nya lag för genomförandet av direktivet som utredningen föreslår. I kapitlet redovisas också utredningens överväganden i ett antal av de frågeställningar som genomförandet av direktivet aktualiserar.

I kapitel 7 diskuteras vissa förslag om framtida ändringar av EU:s regler om vägtransport. Det som avses är frågor om kontroll och tillämpning av vägarbetstidsdirektivets regler på förare som är egenföretagare. I kapitel 8 beskrivs några drag i genomförandet av direktivet i andra länder. I kapitel 9 redogörs för konsekvenserna av utredningens förslag. Till sist, i kapitel 10, redovisas utredningens författningskommentarer.

2 En vägtransportmarknad i förändring

2.1 Bakgrund

Den tunga yrkesmässiga trafiken har tidigare bedrivits på en strängt reglerad marknad. Villkoren för den gränsöverskridande trafiken har bestämts i en rad bilaterala vägtransportavtal som träffats mellan enskilda länder. För såväl passagerar- som godstransporter har för den internationella trafiken krävts tillstånd för varje enskild transport eller för varje serie transporter. I avtalen har i princip endast turisttrafik med buss i form av slutna rundturer varit undantaget krav på särskilt tillstånd.

Genom skapandet av EU:s gemensamma transportmarknad har situationen radikalt förändrats. Detta gäller såväl passagerar- som godstransporter, men framför allt godstransporterna, varför denna korta beskrivande bakgrund ger dem ett särskilt utrymme.

I och med Sveriges anslutning till EES-avtalet 1994 upphörde de kvantitativa restriktionerna för trafiken med svenska lastbilar som utför internationella transporter inom EU/EES-området. De svenska åkerierna, som varit verksamma på en hårt reglerad marknad, blev då aktörer på den gemensamma transportmarknaden, där de konkurrerar fullt ut med åkerier i övriga medlemsstater. Sedan den 1 juli 1998 är även inrikestrafiken konkurrensutsatt genom att s.k. tillfälligt cabotage då släpptes fritt inom EU.¹ Detta innebär att en inom EU/EES-området etablerad transportör kan utföra inrikes godstransporter i en annan medlemsstat utan särskilt tillstånd.

¹ Cabotage inom EU är när en transportör som innehar ett gemenskapstillstånd utför inrikes transporter i en medlemsstat utan att vara etablerad i den staten. Begreppet "tillfälligt" är inte definierat i EG-rätten. Inte heller finns i EU vägledande praxis. Enligt uppgift från Vägverket tillämpas i Sverige med ledning av Wien-konventionen en regel att fordon vilkas ägare har sin huvudsakliga hemvist i ett annat EU-land är befriade från kravet på registrering i det svenska vägtrafikregistret om avsikten, då fordonet förs in i Sverige, inte är att här använda det under en längre tid än ett år. Enligt Tullverket tillämpas för länder utanför EU en period om högst sex månader.

Under det senaste decenniet har Sverige också genom liberala vägtransportavtal öppnat godtransportmarknaden bilateralt med de baltiska staterna och med flertalet länder i Centraleuropa, bl.a. de länder som i maj 2004 kommer att upptas i EU:s medlemskrets. Den bilaterala trafiken och transittrafiken mellan Sverige och dessa länder är numera i princip befriad från särskilda krav på tillstånd. Enligt avtalen kräver sådan trafik särskilt transporttillstånd endast om den utförs med äldre fordon med sämre miljöprestanda. Dessutom krävs särskilt transporttillstånd för s.k. tredjelandstrafik (trafik mellan två länder av vilka inget är fordonets registreringsland). Från den 1 maj 2004 får flertalet av dessa länder fritt tillträde till EU:s gemensamma transportmarknad. När det gäller cabotage dock först efter vissa övergångsperioder.

2.2 EU:s gemensamma vägtransportmarknad

För att få tillträde till den gemensamma marknaden krävs att transportören, såväl vid passagerar- som godstransporter, innehar ett s.k. gemenskapstillstånd, dvs. ett yrkestrafiktillstånd som beviljas vid en nationell tillståndsprövning som bygger på gemensamma minimikrav som tagits fram inom EU.² Se även avsnitt 6.4.

Genom olika beslut har man inom EU försökt främja en lika konkurrens mellan medlemsstaternas transportörer och öka trafiksäkerheten. Detta har skett genom att man antagit gemensamma regler om kör- och vilotider, regler som anger miniminivåer för fordons- och drivmedelsskatter, regler för uttag av vägavgifter och vägtullar, samt regler som avser fordons mått och vikt och tekniska egenskaper, fordonskontroller m.m. EG-kommissionen har i skilda policy-dokument också visat ambitionen att inom flera av dessa områden gå vidare mot ytterligare harmonisering.

Under de senaste fem åren har man inom EU intensivt arbetat med att även ta fram ett paket av rättsakter som skall reglera vissa sociala villkor inom yrkestrafiken, i syfte att i högre grad harmonisera konkurrensvillkoren, förbättra arbetsförhållandena för dem som är verksamma inom vägtransportsektorn, och öka trafiksäker-

² Rådets direktiv 96/26/EG, av den 29 april 1996, om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, EGT L 124, 23.5.1996, s. 1, Celex 31996L0026, ändrat genom rådets direktiv 98/76/EG, av den 1 oktober 1998, EGT L 277, 14.10.1998, s. 17, Celex 31998L0076.

heten. Arbetet har resulterat i nya rättsakter, bl.a. vägarbetstidsdirektivet och ett direktiv om utbildning av yrkesförare. De nya reglerna om arbetstider inom vägtransportsektorn är kopplade till det allmänna arbetstidsdirektivet³ och till de inom EU helt gemensamma kör- och vilotidsreglerna för yrkesförare i tung trafik.

Inom EU har också behovet av ökade insatser för att åstadkomma effektivare och enhetligare kontroller av att reglerna inom yrkestrafiken efterlevs hamnat i fokus. Med en förbättrad kontroll avser man att öka effekten av de gemensamma reglerna på området, så att de åsyftade målen verkligen skall kunna uppnås. I december 2003 överlämnade kommissionen till Europaparlamentet och rådet ett förslag till direktiv som syftar till att skapa förbättrade gemensamma regler för kontrollen av efterlevnaden av EU:s kör- och vilotidsregler och de nya arbetstidsreglerna för yrkesförare.⁴

2.3 Den svenska vägtransportnäringen

Persontransporter⁵

Persontransporter med buss är inte konkurrensutsatta på EU-marknaden i samma höga utsträckning som godstransporterna. Cabotage är mindre förekommande än inom godstransportsektorn. Det finns dock tecken som tyder på att cabotaget ökar inom EU. Inom Sverige är i dag cabotaget av marginell omfattning.

Antalet i Sverige utlandsägda bussar ökar. Totalt utför cirka 13 000 bussar yrkesmässig trafik. Av dem kördes år 2003 cirka 6 600 av utlandsägda bussföretag.

Fördelningen av marknadsandelar i offentligt upphandlad trafik framgår av tabellen på nästa sida.

³ Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EGT L 307, 13.12.1993, s. 18, Celex 31993L0104, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet, EGT L 195, 1.8.2000, s. 41, Celex 32000L0034.

⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om minimivillkor för genomförandet av direktiv 2002/15/EG och rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85 om social lagstiftning på vägtransportområdet, KOM (2003) 628 slutlig.

⁵ Källa: Svenska Bussbranschens Riksförbund.

Tabell 1. Marknadsandel i procent i offentligt upphandlad trafik

	1989	1995	1996	1999	2002
Offentligt ägda bolag	80	66	25	11	15
Privatägda bolag	20	34	75	89	85

Källa: Svenska Bussbranschens Riksförbund

År 2003 var 12 423 personer anställda i kollektivtrafikföretag (siffran omfattar även anställda inom järnvägs- och sjöfartssektorn), 14 981 personer i linjebussföretag och 2 713 personer i charterbussföretag m.m. Siffrorna gäller det totala antalet anställda.⁶

Godstransporter

Nedan visas i tre olika tabeller dels de svenska åkeriernas storlek i fråga om antalet lastbilar över 3,5 ton, antalet lastbilar över 3,5 ton fördelade på åkerier i olika storleksklasser, samt fördelningen mellan fordon i yrkesmässig trafik och firmabilstrafik (inrikes trafik).

Tabell 2. Åkeriernas storlek i fråga om antal lastbilar över 3,5 ton

Antal yrkestrafikmärkta lastbilar/åkeri	Antal åkerier				Procent			
	1993	1997	2001	2002	1993	1997	2001	2002
1	7 469	6 855	5 830	5 547	63,6	60,4	55,9	54,9
2–5	3 344	3 467	3 475	3 423	28,5	30,6	33,3	33,9
6–10	559	608	673	672	4,7	5,4	6,5	6,6
11–15	165	177	189	202	1,4	1,6	1,8	2,0
16–	208	231	266	262	1,8	2,0	2,5	2,6
<i>Summa</i>	<i>11 745</i>	<i>11 338</i>	<i>10 433</i>	<i>10 106</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Källa: SCB

⁶ Källa SCB.

Tabell 3. Antalet lastbilar över 3,5 ton fördelade på åkerier

Antalet yrkes- trafikmärkta lastbilar/åkeri	Antal lastbilar				Procent			
	1993	1997	2001	2002	1993	1997	2001	2002
1	7 469	6 855	5 830	5 547	25,9	22,4	18,4	17,8
2–5	9 229	9 639	9 915	9 728	31,9	31,5	31,4	31,2
6–10	4 092	4 514	5 018	4 982	14,2	14,8	15,9	15,9
11–15	2 062	2 193	2 380	2 566	7,1	7,2	7,5	8,2
16–	6 032	7 357	8 479	8 395	20,9	24,1	26,8	26,9
<i>Summa</i>	<i>28 884</i>	<i>30 558</i>	<i>31 622</i>	<i>31 218</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Källa: SCB

Av tabellerna framgår att de medelstora och större åkerierna har ökat i antal under de senaste åren. De har också ökat sin andel av fordonsparken. Mer än en tredjedel av fordonsparken tillhör de åkerier som har elva eller fler fordon. Enligt SCB var år 2003 totalt 50 799 personer anställda i åkerinäringen.

Tabell 4. Fördelningen av fordon i yrkesmässig trafik och firmabilstrafik (inrikes trafik)

	Yrkesmässig trafik		Firmabilstrafik	
	2001	2002	2001	2002
Antal lastbilar	52 258	51 900	343 435	357 040
> 3,5 ton	39 100r	39 400	17 600r	17 100
Lastvikt, medelvärde	20 ton	20 ton	8 ton	9 ton
Presterade tonkm/lastbil	708 900r	745 600	129 100r	143 100
Medeltransport- längd	102 km	104 km	68 km	77 km

r= reviderat värde

Källa: SCB

Viss statistik över godstransporterna på väg under år 2002⁷

Transporterna på väg är en dominerande del av godstransportmarknaden. Under år 2002 transporterade de svenskregistrerade lastbilarna 322 miljoner ton gods. Transportarbetet⁸ under perioden uppgick till 36 620 miljoner tonkilometer och trafikarbetet⁹ till 2 595 miljoner kilometer. 87 % av transportarbetet utfördes i inrikes trafik.

I inrikes trafik transporterade de svenskregistrerade lastbilarna 315 miljoner ton gods, varav 90 % i yrkesmässig trafik. Transportarbetet i inrikes trafik uppgick till 31 804 miljoner tonkilometer. Av detta utförde den yrkesmässiga trafiken 92 %. Av transportarbetet utfördes 59 % på sträckor under 30 mil.

Utrikestrafiken utgör en liten del av de svenskregistrerade lastbilarnas samlade transportverksamhet. Under året transporterade de svenskregistrerade lastbilarna 6,7 miljoner ton gods i utrikes trafik. Detta motsvarar 2 % av den transporterade godsmängden totalt med svenska lastbilar. Utrikestrafiken svarade för 13 % av det totala transportarbetet med svenska lastbilar, dvs. 4 816 miljoner tonkilometer. Av godsmängden transporterades 55 % från Sverige medan 34 % transporterades till Sverige. Av godset transporterades 12 % i cabotage eller tredjelandstrafik.

De största avsändar-/mottagarländerna för gods till och från Sverige var Norge, Tyskland och Danmark. Transporterna inom EU-området stod för 48 % av transporterad godsmängd och 66 % av transportarbetet. Utanför EU svarade Norge för 49 % av kvantiteten och 29 % av transportarbetet.

I följande tabell redovisas den godsmängd och det transportarbete som under år 2002 utfördes till och från Sverige med lastbilar registrerade i Danmark, Norge, Finland, Tyskland och Nederländerna. I tabellen därefter redovisas den godsmängd och det transportarbete som under år 2002 utfördes med lastbilar registrerade i Sverige fördelat på avsändarländer.

⁷ Källa SIKA/SCB, Statistiska meddelanden, Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2002.

⁸ Transportarbetet redovisas i tonkilometer, som beräknas som produkten av pålast i ton och körda kilometer per körning.

⁹ Trafikarbetet redovisas som antal körda kilometer.

Tabell 5. Transporter med lastbilar registrerade i respektive land år 2002

	Till Sverige		Från Sverige	
	Ton 1 000-tal	Ton km Miljoner	Ton 1 000-tal	Ton km Miljoner
Danmark	1 792	792	1 762	818
Norge	1 770	1 382	1 951	1 267
Finland	1 556	835	1 107	750
Tyskland	946	684	1 045	798
Nederländerna	602	586	529	491

Källa: Respektive lands statistikbyrå

Tabell 6. Transporter med lastbilar registrerade i Sverige år 2002

	Till Sverige		Från Sverige	
	Ton 1 000-tal	Ton km Miljoner	Ton 1 000-tal	Ton km Miljoner
Danmark	235	74	387	152
Norge	876	426	2 007	754
Finland	212	132	346	192
Tyskland	404	349	312	292
Nederländerna	125	104	106	93

Källa: SCB

Av de ovan nämnda länderna var det de nordiska och tyska lastbilarna som under året dominerade trafiken till och från Sverige. Av tabellerna framgår att det endast är till Norge som de svenskregistrerade lastbilarna transporterade en större mängd gods än respektive lands lastbilar transporterade till och från Sverige.

Lastbilscentraler och transportförmedlingsföretag

Mer än hälften av alla åkerier är anslutna till s.k. lastbilscentraler. De arbetar i huvudsak med lastbilstransporter och maskinverksamhet. Syftet är att åkerierna skall kunna koncentrera resurserna till produktion av transporttjänster genom att lastbilcentralen svarar för transportförmedling, marknadsföring, administration, transportplanering, fakturering m.m.

Tidigare drevs lastbilscentralerna oftast som ekonomiska föreningar. Antalet aktiebolag har emellertid ökat under åren. År 2001 drevs ungefär hälften av alla lastbilscentraler som ekonomisk förening och hälften som aktiebolag. De till lastbilscentralen anslutna åkarna är då ofta delägare i aktiebolaget. Antalet lastbilscentraler har stadigt minskat sedan 1970-talet, främst på grund av samgåenden.

Det är också vanligt att åkerier arbetar för transportförmedlingsföretag. Huvuddelen av deras transporter utförs av åkerier som är knutna till respektive företag genom avtal. Schenker och DHL är de två dominerande transportförmedlingsföretagen i Sverige. De ingår i stora internationella koncerner. De har till viss del skaffat sig egna fordonsflottor genom köp av åkerier. Schenker har cirka 2 000 egna lastbilar och har avtal med cirka 250 åkerier. DHL äger cirka 2 700 lastbilar och har avtal med 250 åkeriföretag.¹⁰

De svenska åkeriföretagens konkurrenssituation

Godstransportörerna är, inte minst på grund av tjänsternas innehåll, utsatta för en hårdare internationell konkurrens än bussföretagen.

I maj 1999 redovisade Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA) ett regeringsuppdrag att belysa och analysera den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar.¹¹ Uppdraget gällde såväl internationell trafik som inrikestrafiken i förhållande till utländskt cabotage.¹²

Studien visade att de svenska åkerierna har ett högt kostnadsläge jämfört med åkerier från de närmaste konkurrensländerna Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen. Enligt uppgift från Sveriges Åkeriföretag är resultatet av studien fortfarande aktuellt.

De fallstudier som SIKA gjorde visar t.ex. att det sannolikt finns en skillnad i kalkylmässigt kostnadsläge på 20–30 % av totalkostnaderna mellan många utländska åkerier och de svenska åkerier som är verksamma på de konkurrensutsatta marknaderna. SIKA-studien pekade på huvudsakligen tre kostnadsposter, som var och

¹⁰ Fakta om åkerinäringen, Svenska åkeriförbundet, s. 11.

¹¹ Åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation, Redovisning av ett regeringsuppdrag, Delrapport 1, Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA), 15 maj 1999.

¹² Se även Leif Enarsson, Åkerinäringens kostnads- och konkurrensvillkor, Institutet för Transportekonomi och Logistik (ITL), Växjö, juni 1998, och Ejeremo, O., Karlsson, C. & Klaesson, J. Åkerinäringens samhällsekonomiska betydelse, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, 2000.

en bedömdes väga lika tungt, för vilka betydande kostnadsskillnader tycktes finnas, nämligen rörliga kostnader för bränsle, däck, service och underhåll, förarkostnader, samt företagskostnader (central administration och kalkylmässig vinst). Enligt studien stod fordons- och dieselskatterna för en liten del av kostnadsskillnaden. Vidare nämndes i studien en jämförelsevis låg bolagsskatt, men däremot höga arbetsgivaravgifter i jämförelse med de viktiga konkurrentländer som ingick i undersökningen. SIKA pekade bl.a. på ett behov av åtgärder för att underlätta och stimulera strukturförändringar inom åkerinäringen i syfte att minska omställningskostnaderna på grund av konkurrensutvecklingen.

Med hänvisning till bl.a. SIKAs rapport antog regeringen den 17 februari 2000 ett transport- och näringspolitiskt handlingsprogram för svensk åkerinäring.¹³ Syftet var bl.a. att intensifiera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring genom att ge den långsiktigt hållbara förutsättningar och spelregler samt mera harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. Programmet ledde till ett antal initiativ från regeringens sida. Bl.a. tillkallades en särskild utredare med uppdrag att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Förutom miljö- och trafiksäkerhetsaspekter skulle utredaren även beakta konkurrenssituationen inom åkerinäringen. (dir. 2001:12 och tilläggsdirektiv, dir. 2002:26). Utredaren överlämnade i juni 2002 ett delbetänkande som särskilt berörde åkerinäringen, *Vissa vägtrafikskattefrågor*, delbetänkande av Vägtrafikskatteutredningen, SOU 2002:64.

¹³ Programmet presenterades för riksdagen i mars 2000 genom Prop. 1999/2000:78, s. 15–28, och behandlades av riksdagen i maj samma år (bet. 1999/2000:TU 11, rskr. 1999/2000:238).

3 Vagarbetsdirektivet

I detta kapitel beskriver vi innehållet i det nya vägarbetsstidsdirektivet, dess syfte och rättsliga grund. Först ges dock en orientering om EG:s allmänna arbetstidslagstiftning och dess utveckling.

3.1 Bakgrund

Rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, i det följande kallat arbetstidsdirektivet, antogs den 23 november 1993.¹ Luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske och annat arbete till sjöss, samt arbete som utförs av läkare under utbildning omfattades inte av direktivet.² Inom transportsektorerna omfattade undantagen såväl mobila som icke-mobila arbetstagare.

Arbetstidsdirektivet innehåller bestämmelser om veckoarbetstidens längd, dygns- och veckovila, samt raster, årlig semester, nattarbete, skiftarbete och arbetsrytm. Bestämmelserna är minimiregler och innehåller, förutom minst fyra veckors betald semester, bl.a. krav på minst elva timmars sammanhängande ledighet per 24-timmarsperiod, minst 24 timmars sammanhängande ledighet per vecka och en genomsnittlig total arbetstid under varje sjudagarsperiod på maximalt 48 timmar.

Beslutet att utesluta vissa sektorer och verksamheter från arbetstidsdirektivets tillämpningsområde motiverade rådet med att separata åtgärder kunde vidtas för dem. Vid förhandlingar med Europaparlamentet vid den andra behandlingen av direktivförslaget

¹ EGT L 307, 13.12.1993, s. 18, Celex 31993L0104.

² Arbetstidslagen (1982:673) gäller även transportverksamhet. Lagen är emellertid dispositiv. Genom lag (1996:360) har införts en s.k. EG-spärr som innebär att undantag och avvikelser från lagen får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre förmånliga regler för arbetstagarna skall tillämpas än som följer av det allmänna arbetstidsdirektivet. EG-spärren kommer även att omfatta bestämmelserna i följdförfattningarna om ändring av direktivet.

hade också kommissionen förbundit sig att presentera förslag till åtgärder i fråga om de undantagna arbetsområdena. Arbetet skulle ske i samråd med arbetsmarknadens parter.

Åtgärder inom de undantagna transportsektorerna

År 1997 antog kommissionen en vitbok om de arbetsområden som undantagits från arbetstidsdirektivet.³ Kommissionen förordade där att de verksamheter som kunde inordnas i arbetstidsdirektivet skulle skiljas ut från dem som krävde särskilda åtgärder.

Kommissionen inledde också samråd med arbetsmarknadens parter, som uppmantrades att utarbeta rekommendationer och sluta avtal, som skulle kunna ligga till grund för eller ersätta kommissionens förslag.

I september 1998 undertecknade arbetsmarknadens parter på europainivå avtal om arbetstid vid järnvägs- respektive sjötransporter. Parterna inom järnvägssektorn var överens om att arbetstidsdirektivet skulle omfatta alla som arbetar inom den sektorn.

Inom den största av de undantagna sektorerna, vägtransportsektorn, gick arbetsmarknadens parter samman i en gemensam kommitté på EU-nivå, som hösten 1997 inledde förhandlingar om hur bestämmelserna i arbetstidsdirektivet skulle kunna anpassas till vägtransportsektorn. Eftersom parterna inte lyckades nå ett avtal inom utsatt tid meddelade kommissionen att den skulle presentera sina egna förslag till särskilda arbetstidsbestämmelser för vägtransportområdet.

Kommissionens åtgärds paket med avseende på de undantagna transportsektorerna

I ett Meddelande till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén den 18 november 1998 presenterade kommissionen flera författningsinitiativ, som syftade till att ge sådana arbetstagare som inte omfattades av arbetstidsdirektivet ett ökat skydd. Kommissionen anförde att för arbetstagare verksamma i de undantagna sektorerna borde i fråga om arbetstiden en minimistandard fastställas i syfte att skydda såväl

³ Vitbok om sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet om arbetstid, KOM (97) 334 slutlig.

arbetstagarna som tredje man, och pekade i meddelandet särskilt på hälso- och säkerhetsrisker och risk för snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden som hade samband med att gemensamma arbetstidsregler för transportsektorn saknades inom EU.

Således presenterade kommissionen i åtgärds paketet ett förslag till rådsdirektiv om ändring av arbetstidsdirektivet för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattades av direktivet, ett förslag till rådsdirektiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransporter och för förare som är egenföretagare, ett förslag till rådsdirektiv för att genomföra avtalet om arbetstidens förläggning för sjömän, ett förslag till rådsdirektiv om tillämpning av bestämmelserna om arbetstid för sjömän på fartyg som använder hamnar i gemenskapen, samt en rekommendation till de medlemsstater som ännu inte gjort det att ratificera ILO:s konvention nr 180 om arbetstiden för sjömän och fartygsbesättningar och 1996 års protokoll till konventionen om miniminormer i handelsfartyg från 1976.⁴

Förslaget till rådsdirektiv för genomförandet av avtalet om arbetstid för sjömän antogs i juni 1999.⁵

Kommissionens förslag innebar att man i likhet med vitboken gjorde åtskillnad mellan sådan verksamhet som bedömdes kunna inordnas i arbetstidsdirektivet och sådan verksamhet som bedömdes kräva särskilda åtgärder sektorsvis. När det gäller vägtransportsektorn innebar förslaget för det första att det allmänna arbetstidsdirektivet skulle utvidgas till att omfatta icke-mobila arbetstagare och att vissa bestämmelser i direktivet skulle omfatta även mobila arbetstagare inom sektorn. För det andra presenterade kommissionen ett förslag till ett särskilt direktiv om arbetstidens förläggning som skulle omfatta inte endast mobila arbetstagare utan även förare som är egenföretagare inom vägtransportsektorn.

Ändringarna i det allmänna arbetstidsdirektivet

Till följd av kommissionens initiativ ändrades arbetstidsdirektivet genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG⁶.

⁴ KOM(1998) 662 slutlig.

⁵ Ett europeiskt avtal om arbetstiden för sjömän genomfördes genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts mellan European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST), EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31999L0063.

Genom denna ändring omfattas nu de tidigare undantagna verksamheterna och sektorerna av direktivet med undantag av arbete som utförs av sjömän.

Arbetsstidsdirektivets bestämmelser om dygnsvila, raster, veckovila och nattarbetets längd gäller dock inte mobila arbetstagare, dvs. enligt direktivets definition arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport på väg, i luften eller via inre vattenvägar. Däremot omfattas mobila arbetstagare av direktivets bestämmelser om tillräcklig vila, om fyra veckors betald årlig semester, om natt- och skiftarbete, samt om hälsokontroller.⁷ I princip gäller även direktivets bestämmelser om begränsning av veckoarbetstiden för dem.

Enligt artikel 14 i det genom direktiv 2000/34/EG ändrade arbetsstidsdirektivet skall direktivets bestämmelser inte tillämpas när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten. Detta innebär att för personer som utför transporter som omfattas av EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskomsten gäller istället vägarbetsstidsdirektivet.

3.2 Rättslig grund, syfte och innehåll

Rättslig grund

Vägarbetsstidsdirektivets rättsliga grund är Rom-fördragets artikel 71 och artikel 137.2. Artikel 71 avser genomförandet av den gemensamma transportpolitiken. I fördragets artikel 137.1 föreskrivs att gemenskapen skall understödja och komplettera medlemsstaternas verksamhet för att förbättra arbetsmiljön i syfte att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet m.m. Enligt artikel 137.2 kan rådet i detta syfte genom direktiv anta minimikrav varvid hänsyn skall tas till förhållandena i de enskilda medlemsstaterna. I de direktiv som antas på grundval av artikeln skall administrativa, finansiella och rättsliga åligganden undvikas som motverkar till-

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet, EGT L 195, 1.8.2000, s. 41, Celex 32000L0034.

⁷ Bestämmelserna i arbetsstidsdirektivet har kodifierats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EGT L 299, 18.11.2003, s. 9, Celex 32003L0088, som träder i kraft den 2 augusti 2004.

komsten och utvecklingen av små och medelstora företag. I rådet behandlades direktivförslaget i sak av EU:s transportministrar.

Direktivets syften

I artikel 1 anges att direktivets syfte är att införa minimiregler för att förbättra skyddet för hälsa och säkerhet för personer som utför mobilt arbete inom vägtransportsektorn, förbättra vägtrafiksäkerheten, och åstadkomma en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren. I direktivet görs ingen rangordning av de tre syftena. Direktivet är ett av många som tillkommit för att skapa bättre konkurrensförhållanden på den avreglerade gemensamma vägtransportmarknaden. Det ingår också i ett paket av åtgärder för att särskilt förbättra de sociala villkoren för personer som är verksamma inom vägtransportsektorn.

Syftet att förbättra skyddet för hälsa och säkerhet gäller enligt direktivet personer som utför mobilt arbete inom vägtransportsektorn, och kan sägas ha ett nära samband med syftet att förbättra trafiksäkerheten.

Den yrkesmässiga tunga trafiken inom EU är i högsta grad konkurrensutsatt. Detta gäller särskilt godstransporterna. Att så långt möjligt undvika konkurrensnedvridning är därför av yttersta vikt för att skapa en väl fungerande europeisk vägtransportmarknad. Kommissionens förslag till direktiv omfattade såväl mobila arbetstagare som förare som är egenföretagare och hade utarbetats med hänsyn tagen till den mycket hårda konkurrensen inom vägtransportsektorn. Genom sitt förslag ville kommissionen också motverka att transportföretagen splittrades i mindre enheter. Man ville således undvika alltför olika konkurrensvillkor såväl mellan de olika medlemsstaternas transportörer som mellan transportföretagen i den enskilda medlemsstaten, och skapa minimiregler som för transportföretagen ger så lika arbetstidsbegränsningar som möjligt.

Bestämmelserna i det färdiga direktivet kom emellertid att gälla endast arbetstagare, medan förare som är egenföretagare kan komma att omfattas av direktivet först år 2009 efter det att parlamentet och rådet ånyo prövat frågan på basis av ett förslag från kommissionen och en konsekvensrapport som skall presenteras senast två år efter det datum då direktivet senast skall ha genomförts i medlemsstaterna, dvs. den 23 mars 2007.

Direktivets innehåll

De materiella bestämmelserna om arbetstidens förläggning som finns i vägarbetsstidsdirektivet är få. Endast maximal veckoarbetstid, raster och nattarbete regleras. Motsvarande bestämmelser i EG-förordningen 3820/85 avser körtid, raster och viloperioder (dygnsvila och veckovila). Av artikel 2.4 i direktivet framgår att dess bestämmelser skall komplettera dem i EG-förordningen 3820/85 och AETR-överenskommelsen, som skall ha företräde framför direktivets bestämmelser.

Direktivet skall tillämpas vid vägtransporter som omfattas av EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen, dvs. huvudsakligen långväga gods- och passagerartransporter som utförs med tunga fordon (transporter med fordon med en högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, över 3,5 ton och fordon som används för passagerartransporter, om fordonet är konstruerat och utrustat för transporter av fler än nio personer, inklusive föraren). Förordningens räckvidd framgår av artikel 2 i förening med artiklarna 4 och 13. Vägarbetsstidsdirektivet skall tillämpas på mobila arbetstagare från och med den 23 mars 2005 och eventuellt, efter Europaparlamentets och rådets förnyade prövning, på förare som är egenföretagare från och med den 23 mars 2009.

I direktivet medges också undantag från bestämmelserna om maximal veckoarbetstid och nattarbete. Vidare finns bestämmelser om information till mobila arbetstagare, om registrering av arbetstid, om ansvar för registrering av arbetstid, om viss skyldighet för medlemsstaterna att rapportera till kommissionen, samt slutbestämmelser.

Vägarbetsstidsdirektivet i sin helhet finns i bilaga 3 till detta betänkande.

4 Gällande rätt

Det finns på EU-nivå ett omfattande regelverk som i sak har mycket nära anknytning till bestämmelserna i vägarbetsstidsdirektivet. Kör- och vilotidsregler för den tunga trafiken finns i EG-förordningen 3820/85. Vidare finns rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, som innehåller bestämmelser om installation av färdskrivare och registrering av förarnas kör- och vilotid m.m. (i fortsättningen kallad EG-förordningen 3821/85).¹

En omständighet som bör beaktas vid genomförandet av vägarbetsstidsdirektivet är att det pågår diskussioner på EU-nivå om ändring av kör- och vilotidsreglerna (som nu finns i EG-förordningen 3820/85) och av EG-förordningen 3821/85. Vårt uppdrag är dock att föreslå regler som skall harmoniera väl med de bestämmelser om förarens kör- och vilotid som gäller i dag (se vidare avsnitt 4.1 och även 7.1).

Därtill kommer svenska författningar, i form av å ena sidan arbetstidslagstiftningen, och å andra sidan särskilda regler om kör- och vilotid på vägtransportområdet som är av tvingande karaktär. Till skillnad från arbetstidslagen åligger efterlevnaden av reglerna föraren oberoende av om denne är arbetstagare eller egenföretagare.

¹ EGT nr L 370, 31.12.1985, s. 8, Celex 31985R3821.

4.1 Allmänna arbetstidsregler och särskilda regler om kör- och vilotider m.m.

I detta avsnitt ges en översiktlig redogörelse för innehållet i dessa regler.

De allmänna arbetstidsreglerna

Allmänna bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673). Något undantag för vägtransportområdet av det slag som gjorts i det allmänna arbetstidsdirektivet har där aldrig funnits. Lagen innehåller regler om ordinarie arbetstid och jourtid, övertid, mertid och bestämmelser om arbetstidens förläggning. Lagen gäller så gott som hela arbetsmarknaden och såväl mobila som icke mobila arbetstagare omfattas. I 2 § anges ett antal områden där lagen inte gäller, bl.a. undantas i 2 § punkt 1 arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat. I praxis tillämpas undantagen restriktivt.

Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får antingen undantag göras från lagens tillämpning i dess helhet eller avvikelser göras från bestämmelserna om ordinarie arbetstid och jourtid, från vissa föreskrifter om beräkning av övertid, bestämmelserna om övertid, nödfallsövertid och mertid, samt från huvuddelen av bestämmelserna om arbetstidens förläggning (nattvila, veckovila och raster).

På de större avtalsområdena inom vägtransportsektorn finns för närvarande arbetstidsavtal som ersätter arbetstidslagen.

Särskilda regler i förordningsform

I arbetstidslagen bemyndigas regeringen att meddela särskilda föreskrifter om arbetstidens förläggning vid vägtransporter och luftfart med avseende på nattvila, veckovila, raster och pauser. Sådana föreskrifter skall kunna utfärdas för att särskilda hänsyn skall kunna tas till bl.a. trafiksäkerhet, utöver arbetsmiljön. Om en särskild föreskrift har utfärdats med stöd av lagens bemyndigande, skall motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen inte tillämpas för den som den särskilda föreskriften gäller. Samma sak gäller om särskilda föreskrifter har meddelats i en EG-förordning.

Genom lag (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har regeringen även bemyndigats att meddela föreskrifter om bl.a. trafik på väg eller i terräng, och kör- och vilotider vid vägtransporter.

Förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter/AETR-överenskommelsen

Genom förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter görs vissa bestämmelser i AETR-överenskommelsen² tillämpliga i Sverige. AETR-överenskommelsen skall enligt 3 § förordningen tillämpas på internationella vägtransporter till eller från eller i transit genom länder som tillträtt AETR men som inte är parter i EES-avtalet, för hela färden då transporten utförs med ett fordon som är registrerat i ett AETR-land eller i en EES-stat, och till eller från ett land som inte tillträtt AETR och som inte heller är part i EES-avtalet, vid färd inom EES då transporten utförs med fordon som är registrerat i ett sådant tredjeland.

Av 4 § i förordningen framgår att AETR-överenskommelsen skall tillämpas vid internationella transporter som utförs med sådana fordon som omfattas av EG-förordningen 3820/85. AETR-överenskommelsen innehåller bestämmelser om körtider, raster och viloperioder som är identiska med dem som finns i EG-förordningen 3820/85. Såväl AETR-överenskommelsen som den svenska förordningen skall tillämpas av alla förare, både förare som är arbetstagare och förare som är egenföretagare.

Förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet

Vidare gäller förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. Enligt 1 och 2 §§ i förordningen gäller den vissa vägtransporter som utförs i förvärvsverksamhet inom Sverige av personer eller gods med fordon som är registrerade i Sverige och som 1) används för godstransporter, dock inte posttransporter, om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte

² Europeisk överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR), SÖ 1973:53, SÖ 1983:58 och SÖ 1992:40.

överstiger 3,5 ton (dvs. lätta lastbilar), 2) används i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490), 3) används för skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning om bilen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämplig för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedd för detta ändamål, eller 4) används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter eller för utfodring av djur.

I förordningen finns regler om dygnsvila. Däremot innehåller den inga bestämmelser om veckovila, körtider eller raster. Efterlevnaden av förordningen åligger föraren oberoende av om denne är arbetstagare eller egenföretagare. Föraren skall anteckna tiden för dygnsvilan i en tidbok. Är föraren anställd skall motsvarande anteckningar även upprättas hos arbetsgivaren.

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (innehåller bestämmelser om kör- och vilotider)

För den tunga konkurrensutsatta trafiken gäller i EU gemensamma kör- och vilotidsregler. För sådan trafik gäller EG-förordningen 3820/85. Förordningen skall tillämpas vid all körning som utförs inom EU på allmän väg med ett fordon med eller utan last som används för person- eller godstransport. Vid vissa internationella transporter i förhållande till länder som inte är med i EU eller EES skall i stället AETR-överenskommelsen tillämpas. Förordningens och AETR:s regler om körtider, raster och viloperioder skall tillämpas av alla förare, såväl arbetstagare som egenföretagare.

De viktigaste materiella reglerna i EG-förordningen 3820/85 gäller körtid, raster och viloperioder i form av dygnsvila och veckovila.

Genom artikel 4 i förordningen undantas transporter med vissa fordon från förordningens tillämpningsområde. De viktigaste undantagen är transporter med godsfordon med en högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, som inte överstiger 3,5 ton (lätta lastbilar), fordon för persontransporter avsedda för transport av högst nio personer inklusive föraren (t.ex. taxi), och fordon som används för persontransporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 km (t.ex. bussar i stadstrafik).

Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter³

I EG-förordningen 3821/85 finns bestämmelser om installation och användning av färdskrivare i fordon som används för transporter som omfattas av EG-förordningen 3820/85 och om registrering av förarens körtid, raster, viloperioder m.m., samt av all annan arbetstid och tid då föraren är tillgänglig.

Rådets direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter⁴

I det s.k. kontrolldirektivet finns minimiregler om hur medlemsstaterna skall kontrollera efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna i EG-förordningen 3820/85 och EG-förordningen 3821/85. Enligt direktivet skall kontrollerna ske både på väg och i företagets lokaler.

Förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter

I förordning (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter anges de myndigheter som skall fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt EG-förordningen 3820/85 och EG-förordningen 3821/85. I förordningen har ytterligare transporter undantagits från EG-förordningarnas tillämpningsområde med tillämpning av artikel 13.1 i EG-förordningen 3820/85 och artikel 3.2 i EG-förordningen 3821/85. Dessa undantag gäller dock endast för transporter inom Sverige.

³ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, EGT L 370, 31.12.1985, s. 8, Celex 31985R3821, senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och direktiv 88/599/EEG om enhetligt förfarande vid kontroll av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85, EGT L 274, 9.10.1998, s. 1, Celex 31998R2135.

⁴ EGT L 325, 29.11.1988, s. 55, Celex 31988L0599.

I förordningen 1995:521 finns även bestämmelser genom vilka kontrolldirektivet genomförs i Sverige.

Pågående arbete på EU-nivå

EG-förordningen 3820/85 är för närvarande föremål för översyn. Kommissionen presenterade i oktober 2001 ett förslag till EG-förordning som skulle ersätta förordningen 3820/85.⁵ I rådet har man ännu inte kunnat enas om en gemensam text. Den 11 augusti 2003 antog kommissionen ett ändrat förslag till förordning, där man dels tagit hänsyn till Europaparlamentets yttrande över kommissionens förslag i första behandlingen, dels gjort ett antal ytterligare ändringar av förslaget.⁶

I december 2003 överlämnade kommissionen ett förslag till EG-direktiv som innehåller minimiregler för kontroll av att reglerna i EG-förordningen 3820/85, EG-förordningen 3821/85 och väg-arbetsstidsdirektivet efterlevs.⁷ Avsikten är att genom ett nytt direktiv ersätta kontrolldirektivet.

4.2 Förhållandet mellan de arbetsrättsliga reglerna och de särskilda reglerna för vägtransportsektorn

Genom den ändring i det allmänna arbetsstidsdirektivet som gjorts genom direktivet 2000/34/EG omfattas nu de icke-mobila arbetstagarna inom vägtransportsektorn av arbetsstidsdirektivet. De mobila arbetstagarna omfattas av vissa bestämmelser, t.ex. bestämmelsen om årlig semester, men inte av bestämmelserna om dygnsvila, raster, veckovila och nattarbetets längd.⁸

Enligt artikel 14 skall arbetsstidsdirektivet inte tillämpas när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten. Detta innebär att för de arbetstagare som omfattas av väg-

⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, KOM (2001) 573 slutlig, EGT C 51, 26.2.2002, s. 234.

⁶ Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordning (EEG) 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, KOM (2003) 490 slutlig.

⁷ KOM (2003) 628 slutlig.

⁸ Det ändrade arbetsstidsdirektivet har kodifierats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EGT L 299, 18.11.2003 s. 9, Celex 32003L0088. Direktivet träder i kraft den 2 augusti 2004.

arbetstidsdirektivet gäller dess bestämmelser om maximal veckoarbetstid och nattarbete. Oberoende av arbetstidsdirektivet gäller för dem också EG-förordningen 3820/85 med avseende på körtid, raster och viloperioder i form av dygnsvila och veckovila. Enligt artikel 2.4 i vägarbetstidsdirektivet skall det direktivet komplettera bestämmelserna i EG-förordningen 3820/85 och AETR-överenskommelsen, som skall ha företräde framför bestämmelserna i direktivet.

Genom artikel 1.7 i direktivet 2000/34/EG införs en bestämmelse i det allmänna arbetstidsdirektivet som innebär att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att mobila arbetstagare har rätt till tillräcklig vila. Det får anses att den bestämmelsen är uppfylld genom att reglerna om viloperioder i EG-förordningen 3820/85 gäller för dem.

Som ovan påpekats omfattar den svenska arbetstidslagen redan vägtransportområdet. För att uppfylla kraven i arbetstidsdirektivet har lagen försetts med ett tillägg⁹, en s.k. EG-spärr, om att undantag och avvikelser från lagen får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre förmånliga regler skall tillämpas för arbetstagare än som följer av arbetstidsdirektivet. Denna EG-spärr har hittills saknat relevans för vägtransportområdet. I Regeringskansliet pågår för närvarande arbete med en ytterligare EU-anpassning av arbetstidslagen. Detta kommer bl.a. att innebära att EG-spärren i arbetstidslagen även skall omfatta de bestämmelser i arbetstidsdirektivet som införts genom direktiv 2000/34/EG.

Vem ansvarar för kontrollen av att reglerna iakttas

Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över att arbetstidslagen och arbetsmiljölagen och de föreskrifter som meddelas med stöd av dessa båda författningar följs. För att utöva tillsynen har Arbetsmiljöverket rätt att komma in på arbetsställena.

Behörig kontrollmyndighet med avseende på efterlevnaden av de trafikförfattningar som nämnts ovan är i Sverige polismyndighet. Behörig kontrollant är polisman eller bilinspektör. Bestämmelser om kontrollen av förare av fordon som omfattas av EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85 finns i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. Kontrollen av att reglerna efterlevs

⁹ Lag (1996:360).

sker dels på väg dels i företagens lokaler. Bestämmelserna bygger på minimireglerna i kontrolldirektivet.

Vägverket har ett övergripande ansvar för yrkestrafiken på väg. Det innebär att verket bl.a. utformar föreskrifter och tillämpar regelverk för kör- och vilotider, yrkeskompetens för yrkesförare och blivande tillståndshavare, linjetrafiktillstånd och tunga fordons mått och vikt.

5 Inriktningen av utredningens förslag

I detta kapitel diskuteras några övergripande frågor som aktualiseras vid genomförandet av vägarbetstidsdirektivet. Våra överväganden lägger fast inriktningen av utredningens förslag. Frågorna avser var direktivets bestämmelser lämpligen placeras i det svenska rättssystemet, om de bör genomföras i kollektivavtal, lag eller i annan författning, m.m.

5.1 Var hör bestämmelserna hemma i det svenska rättssystemet

Vägarbetstidsdirektivets bestämmelser avser både arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Det är därför lämpligt att börja med att fråga sig var i det svenska rättssystemet reglerna hör hemma. Svaret på frågan har betydelse för vilka avvägningar som bör göras vid genomförandet av direktivet.

Om direktivet genomförs på det arbetsrättsliga området, följer att arbetsgivaren görs huvudansvarig för reglernas efterlevnad. Inom arbetsrätten är kollektivavtal ett centralt instrument för att reglera olika villkor, inte minst arbetstidsförhållanden. Om en möjlighet att förfoga över bestämmelserna i kollektivavtal eftersträvas bör bestämmelserna höra till det arbetsrättsliga området. Sätts arbetsmiljön i fokus innebär det vidare att myndighetstillsynen av lagens efterlevnad sköts av Arbetsmiljöverket.

Om i stället bestämmelserna genomförs på trafiksäkerhetsområdet kan huvudansvaret för reglernas efterlevnad läggas på föraren, eventuellt tillsammans med arbetsgivaren i de fall föraren är anställd. Trafiksäkerhetsbestämmelser kan inte förfogas över i kollektivavtal. Kontrollmyndighet är polismyndighet. Kontrolltjänsteman är polisman eller bilinspektör.

Den EG-rättsliga bakgrunden och direktivets syften

Det har tidigare nämnts (kapitel 3) att vägarbetstidsdirektivets rättsliga grund är fördragets artikel 71 och artikel 137.2. Artikel 71 avser genomförandet av den gemensamma transportpolitiken och artikel 137.2 gemenskapens socialpolitik. En annan bakgrundsfaktor är det allmänna arbetstidsdirektivet, som endast avser socialpolitik, från vars tillämpningsområde till en början samtliga transportsektorer undantogs. Genom direktiv 2000/34/EG om ändringar i det allmänna arbetstidsdirektivet, lyftes emellertid samtliga transportsektorer in i arbetstidsdirektivets tillämpningsområde. Det bestämdes dock att mobila arbetstagare inom bl.a. vägtransportsektorn i princip skall vara undantagna från arbetstidsdirektivets bestämmelser om just arbetstid. Däremot omfattas de som nämnts av bestämmelserna om semester, hälsokontroller, m.m. Ytterligare en bakomliggande faktor är EG-förordningen 3820/85 med regler om kör- och vilotider.

Vägarbetstidsdirektivet syftar till att förbättra skyddet för hälsa och säkerhet för personer som arbetar med vägtransporter (arbetsmiljö), förbättra trafiksäkerheten och skapa lika konkurrensvillkor (artikel 1). Direktivet är ur EG-rättslig synpunkt avsett att fylla luckan vad gäller regleringen av arbetstid inom vägtransportområdet, och komplettera bestämmelserna i EG-förordningen 3820/85.

Den EG-rättsliga bakgrunden till direktivet svarar inte på frågan om något av de nämnda syftena väger tyngre än något annat och ger därmed inte heller någon ledning till var reglerna lämpligast hör hemma i det svenska rättssystemet. Det beror i stället på deras innehåll, var de i systematiskt hänseende lämpligast placeras och hur den mest ändamålsenliga regleringen kan uppnås, sett till reglernas innehåll och syfte.

Vad talar för att bestämmelserna hör till det arbetsrättsliga området?

Direktivet innehåller arbetstidsbestämmelser och hör därför hemma i eller tillsammans med arbetstidslagen. Bestämmelser med liknande innebörd kommer sannolikt att införas i arbetstidslagen genom den anpassning av lagen till det allmänna arbetstidsdirektivet som är under utarbetande av regeringen. Vissa av bestämmel-

serna i det allmänna arbetstidsdirektivet skall tillämpas på mobila arbetstagare som inte omfattas av vägarbetstidsdirektivet.

Vissa bestämmelser pekar direkt ut arbetsgivaren såsom ansvarig för åtgärder som skall vidtas. Det gäller t.ex. skyldighet att föra register över arbetstid.

I arbetsrätten och i arbetstidslagen finns en etablerad ordning för anpassning av lagstiftningen till variationer inom olika branscher och företag genom kollektivavtal. Kollektivavtal om arbetstid är mycket vanligt förekommande. Lagens regler har därmed ersatts av regler i kollektivavtal i betydande omfattning. Sådana avtal bör kunna innehålla även de bestämmelser som nu skall införas i den omfattning som medges i vägarbetstidsdirektivet. I kollektivavtal ges möjlighet att väga in konkurrenshänsyn vid utformningen av bestämmelserna.

Vad talar för att bestämmelserna hör till trafiksäkerhetsområdet?

Det finns en mycket tydlig koppling mellan vägarbetstidsdirektivet och EG-förordningen 3820/85. Direktivet skall som nämnts komplettera förordningens bestämmelser. Förordningen är i vissa avseenden främst en trafiksäkerhetsförfattning. Den rättsliga grunden är fördragets artikel 71, som avser inrättandet av en gemensam transportpolitik. Reglerna är tvingande och gäller lika överallt inom EU-/EES-området. För reglernas efterlevnad svarar föraren, oavsett om denne är anställd eller egenföretagare. Kontroll av efterlevnaden sker både på väg och hos företagen. För svensk del är det polisen som svarar för denna tillsyn. Man skulle i det nationella genomförandet av direktivet kunna anse att bestämmelserna bör inordnas i samma system som det som gäller för förordningen. Att trafiksäkerhet är ett av motiven bakom bestämmelserna kan göra att man inte bör kunna avvika från reglerna i kollektivavtal.

Vidare skall direktivet med början i mars 2009 eventuellt också tillämpas på förare som är egenföretagare. Bestämmelserna skulle i så fall gälla för alla förare, oavsett förarens status i arbetsrättsligt hänseende, ungefär på samma sätt som EG-förordningens bestämmelser gäller alla förare oavsett om de är anställda eller inte.

Ytterligare ett skäl för att bestämmelserna hör hemma inom trafiksäkerhetsområdet kan vara att det i vissa fall inte är möjligt för en arbetsgivare att ha kontroll över den faktiska efterlevnaden av reglerna. Det torde ligga i arbetets natur att arbetsgivaren inte alltid

kan kontrollera arbetsdagens början och slut, vilket är villkoret för ”kontrollerbarhet” enligt 2 § första stycket andra punkten arbetstidslagen. Vore det inte då rimligare att ansvaret för efterlevnaden av reglerna lades direkt på föraren, eventuellt i vissa fall tillsammans med arbetsgivaren?

Utredningen slutsats

Att bestämmelserna gäller arbetstid och att likartade bestämmelser inom en snar framtid kommer att finnas i arbetstidslagen utesluter inte möjligheten att en ny författning ges en tydlig trafiksäkerhetsinriktning, där huvudansvaret för efterlevnaden åläggs föraren och med polisen som ansvarig för kontrollen. En sådan ordning rådde före EU-medlemskapet på vägtransportområdet beträffande bestämmelser om dygnsarbetstid, rast och vilotid, enligt den numera upphävda kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m.m. Det kan argumenteras för att kungörelsens bestämmelser hade ett tydligare trafiksäkerhetsändamål än bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet. Men bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet, i den upphävda kungörelsen, i EG-förordningen 3820/85 och i den svenska förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet avser likartade frågor, om än arbetsmiljösyftet kan anses vara starkare i direktivet och trafiksäkerhetssyftet i de övriga författningarna. Möjligheterna till en rationell myndighetstillsyn skulle också kunna tala för att de nya bestämmelserna samordnas med befintliga bestämmelser inom trafiksäkerhetsområdet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde en tvingande reglering, som ansluter till EG-förordningen 3820/85 (och det som därtill hör) med avseende på ansvarsfrågor, tillsyn och sanktioner, vara det mest ändamålsenliga.

Utredningen anser emellertid att det skulle vara ett för begränsat sätt att se på vägarbetstidsdirektivet och dess bestämmelser. Särskilt det faktum att direktivet ger en central roll till arbetsmarknadens parter och medger att bestämmelserna görs dispositiva till förmån för kollektivavtal gör att utredningen anser att bestämmelserna för svensk del hör hemma på det arbetsrättsliga området. Arbetstidsfrågorna hör till de mest centrala avtalsfrågorna på den svenska arbetsmarknaden. Bestämmelserna bör ingå i den del av lagstiftningen som parterna har att väga in vid förhandlingar om

arbetstidsbestämmelser i kollektivavtal. Direktivets syften och utformning gör dock att bestämmelserna kommer att innehålla tydliga trafiksäkerhetsaspekter.

Arbetsmiljöverket har redan ett ansvar för tillsynen av arbetstidslagstiftningen, även på vägtransportområdet, om än tillsynen i praktiken i stor omfattning fallit bort beroende på att frågorna är reglerade i kollektivavtal.

5.2 Kollektivavtal eller lag

Den roll som i vägarbetstidsdirektivet ges till arbetsmarknadsparterna för genomförandet av och förfogandet över bestämmelserna utgör främsta skälet till att utredningen anser att genomförandet bör ske på det arbetsrättsliga området.

Kollektivavtal är enligt direktivet av betydelse på två sätt. För det första skall enligt direktivets artikel 14 medlemsländerna anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet eller säkerställa att arbetsmarknadens parter träffar nödvändiga avtal. Direktivet kan alltså i princip genomföras med kollektivavtal i stället för lag. För det andra medges i artikel 8 att det i kollektivavtal träffas överenskommelse om att göra undantag från vissa av de centrala bestämmelserna i direktivet.

I detta avsnitt diskuteras den första av dessa frågor, dvs. det lämpliga i och förutsättningarna för att genomföra direktivet i kollektivavtal.

Svenska arbetstagare är fackligt anslutna i stor omfattning. Kollektivavtal om löner och andra anställningsvillkor, inklusive arbetstidsbestämmelser som helt eller delvis avviker från arbetstidslagen, omfattar flertalet svenska arbetstagare. Enligt 1995 års arbetsrättskommissions uppskattning omfattas 85 % av de anställda i Sverige av kollektivavtal¹. Internationellt sett är detta en mycket hög siffra.

Kollektivavtalens innehåll och tillämpning är alltså av stor betydelse för anpassningen i praktiken av svenska förhållanden till EG-rätten på arbetstidsområdet. Frågan är om det svenska genomförandet också formellt kan göras genom kollektivavtal.

EG-direktiv är riktade till medlemsländerna. Möjligheten att genomföra direktiv med kollektivavtal fråntar inte medlemslandet ansvaret för att genomförandet blir korrekt. Det EG-rättsliga kra-

¹ Slutförslag från 1995 års arbetsrättskommission.

vet är att avtalen i princip måste vara heltäckande. I annat fall behövs kompletterande lagstiftning.

Den svenska avsikten att upprätthålla systemet med kollektivavtalens centrala ställning på arbetsmarknaden markerades i samband med Sveriges förhandlingar om medlemskap i EU. Sverige ansåg sig i det sammanhanget ha fått stöd för fortsatt tillämpning av svensk praxis genom den brevväxling som gjordes med ansvarig kommissionär. Frågan togs sedan in som en svensk förklaring i anslutningsfördraget.

Den metod med allmängiltigförklaring i lagstiftning av träffade kollektivavtal, som tillämpas i vissa EU-länder, och som av EG-domstolen förklarats vara ett nödvändigt komplement till genomförande av EG-direktiv med kollektivavtal där dessa inte är heltäckande, finns inte i det svenska rättssystemet. S.k. allmängiltigförklaring av kollektivavtal tillämpas i bl.a. Finland, Tyskland, Belgien och Estland.

Vad gäller kravet på kollektivavtalens täckningsgrad, torde förutsättningarna att genomföra EG-direktiv med kollektivavtal vara bättre om direktivet gäller en viss sektor än om det omfattar hela arbetsmarknaden. Villkoret är naturligtvis att täckningsgraden inom den sektor det gäller är tillräckligt hög.

Biltrafikens arbetsgivareförbund (BA), Bussarbetsgivarna (BUA), Kommunala Företagens Samorganisation (KFS), Transportarbetareförbundet och Kommunalarbetareförbundet träffar kollektivavtal som omfattar det absoluta flertalet av de arbetstagare som är verksamma inom åkeri- och bussbranscherna, och som berörs av vägarbetsstidsdirektivet. Därtill har Transportarbetareförbundet, och i viss omfattning även Kommunalarbetareförbundet, träffat ett stort antal s.k. hängavtal med arbetsgivare som inte är medlemmar i nämnda arbetsgivarorganisationer. Det finns därutöver inom dessa områden arbetstagare hos företag som varken är medlemmar i nämnda arbetsgivarorganisationer eller har hängavtal. Antalet sådana arbetstagare bedöms dock vara mycket begränsat.

Därtill kommer de arbetstagare som omfattas av EG-förordningen 3820/85 och därmed av vägarbetsstidsdirektivet, men som arbetar inom andra avtalsområden. De rör sig om arbetstagare som utför mobilt vägtransportarbete inom livsmedelsindustrin, för bryggeriföretag, skogsföretag m.fl., dvs. i huvudsak "företagsegna" transporter. Dessa är färre till antalet än övriga vägtransportarbetare som omfattas av vägarbetsstidsdirektivet. Såvitt utredningen har kunnat inhämta finns det för mobila arbetstagare inom dessa områ-

den inga särskilda arbetstidsbestämmelser i kollektivavtalen. Dessa arbetstagare omfattas av samma bestämmelser som övriga arbetstagare inom respektive avtalsområde.

BA, BUA, KFS, Transportarbetareförbundet och Kommunalarbetareförbundet har i samtal med utredningen avvisat eller i vart fall uttryckt stor tveksamhet för kollektivavtal som metod för genomförandet av vägarbetstidsdirektivet. Samtliga förordar lagstiftning. Ett skäl som anges är att de kollektivavtal man själv förfogar över inte gäller för alla arbetstagare som omfattas av direktivet. Även Svenskt Näringsliv, som representant för övriga arbetsgivarförbund som berörs, har i samtal med utredningen avvisat implementering genom kollektivavtal.

Utredningen konstaterar att de kollektivavtal som gäller inom den egentliga vägtransportbranschen omfattar den största delen av de arbetstagare som omfattas av vägarbetstidsdirektivet. Endast ett litet antal omfattas inte. Det är inte känt om de företag där sådana arbetstagare finns ändå tillämpar branschens avtalade arbetstidsbestämmelser. Därtill kommer mobila arbetstagare inom andra avtalsområden (livsmedels-, skogs-, m.m.). Förutsättningarna för att genomföra bestämmelserna inom de avtalsområdena är svåra att bedöma. Eftersom huvudaktörerna bland parterna förordar lagstiftning för genomförandet av bestämmelserna, har inte utredningen närmare analyserat de förutsättningarna.

Slutsats

Eftersom de ledande aktörerna inom de dominerande avtalsområdena som omfattas av vägarbetstidsdirektivet förordar lagstiftning för genomförande av direktivet, är det uppenbart att lagstiftning måste tillgripas. I syfte att möjliggöra den anpassning av bestämmelserna som parterna kan komma överens om, anser emellertid utredningen att den nya författningens bestämmelser skall vara dispositiva i den utsträckning som direktivet medger. Därmed ges arbetsmarknadsparterna liknande förutsättningar för slutande av kollektivavtal om arbetstid, som de hade haft om vägarbetstidsdirektivet skulle ha genomförts direkt genom kollektivavtal. Detta ansluter väl till vad som i övrigt gäller på arbetstidsområdet.

5.3 I vilken författning bör bestämmelserna införas

Tre alternativa sätt att genomföra vägarbetsbetsdirektivet i författning bör diskuteras. Det första är ett tillägg i arbetstidslagen. Det andra är att regeringen med stöd i arbetstidslagen utfärdar en förordning med de nya bestämmelserna. Det tredje är att en ny lag införs med de nya bestämmelserna.

Tillägg i arbetstidslagen

Direktivet innehåller relativt få materiella bestämmelser. Kan genomförandet av dem ske genom att motsvarande bestämmelser inarbetas i arbetstidslagen? Om så sker skulle ytterligare författningar om arbetstid och angränsande frågor på vägtransportområdet kunna undvikas, vilket kan underlätta överblickbarheten över lagbestämmelserna på detta område. Ett argument för en sådan lösning kan också vara att direktivet tills vidare inte omfattar egenföretagare. Det gäller endast arbetstagare, medan övriga författningar på vägtransportområdet gäller alla mobila förvärvsarbetande på vägtransportområdet.

Arbetstidslagen gäller i princip alla arbetstagare. Visst arbete undantas från lagens tillämpningsområde, t.ex. sådant som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbete är ordnat (2 § första stycket, första punkten i lagen), s.k. okontrollerbart arbete. Lagens regler är relativt få och allmänt hållna. De skall kunna tillämpas för det stora flertalet arbetstagare, inom alla sektorer av arbetsmarknaden. De behov av särreglering som vid lagreglernas tillkomst bedömdes bli nödvändig för vissa sektorer, skapades utrymme för genom att det i lagen togs in ett bemyndigande för regeringen att utfärda särskilda föreskrifter för totalförsvaret samt på luft- och vägtransportområdena.

Lagens uppbyggnad är alltså sådan att den inte innehåller särskilda bestämmelser för vissa sektorer eller kategorier av arbetstagare. Att tillföra lagen sådana bestämmelser för vägtransportområdet skulle därmed bryta mot den ordning som hittills rått. Det får anses vara ett betydande skäl emot en sådan lösning. Det skulle dessutom ur systematisk synvinkel vara mindre lämpligt att lagen innehåller både särbestämmelser för vägtransportsektorn och en

möjlighet för regeringen att utfärda särskilda föreskrifter för denna sektor.

Bestämmelserna genomförs i en förordning som utfärdas av regeringen

Det är alltså förutsett i arbetstidslagen att det kan behövas särskilda föreskrifter som avviker från lagens, t.ex. på vägtransportområdet. I lagen bemyndigas regeringen att meddela sådana föreskrifter. Ett sätt att genomföra direktivbestämmelserna kan därmed vara att utöka bemyndigandet i arbetstidslagen till att omfatta fler frågor och med stöd i ett sådant bemyndigande föreslå att regeringen utfärdar en förordning i vilken direktivets bestämmelser införs.

Ett skäl för en sådan lösning är att den skulle ansluta till den gällande arbetstidslagstiftningens systematik, med generella regler i lag och särregler i förordningsform.

Ett skäl emot en sådan metod är att det medför ytterligare en författning med arbetstidsbestämmelser inom en sektor vars författningar redan kan anses svåröverskådliga och komplexa. Den nya förordningen skulle enbart innehålla de bestämmelser som följer av direktivet. Övriga arbetstidsbestämmelser, om ordinarie arbetstid, övertid, m.m., skulle fortsatt finnas i arbetstidslagen. För vägtransportsektorn skulle med denna metod för genomförande av direktivet föreskrifter om arbetstid finnas både i arbetstidslagen och i en särskild förordning. Det kan hävdas att den nyss nämnda rättsliga ordningen på arbetstidsområdet, med en allmän lag och möjlighet till särskilda föreskrifter i förordningsform, med EU-medlemskapet har blivit mindre systematisk på vägtransportområdet. Det finns därför inte längre samma systematik att knyta an till.

Om direktivbestämmelserna år 2009 skall börja tillämpas för egenföretagare, kan genomförandet av de bestämmelserna inte ske i förordningsform med stöd i arbetstidslagen. Lagen gäller endast för arbetstagare. Starka skäl talar för att införandet av arbetstidsbestämmelser för andra än arbetstagare bör ske i lagform. I kapitel 7 diskuteras denna fråga vidare.

Bestämmelserna genomförs i en ny lag

De innan EU-medlemskapet relativt sett få särskilda bestämmelser om arbetstid, m.m. på vägtransportområdet, har med medlemskapet utökats till att omfatta en betydande regelmassa.

Arbetstidslagen gäller som nämnts i princip för alla arbetstagare. Till lagen hör arbetstidsförordningen² och en kungörelse från Arbetsmiljöverket³. På vägtransportområdet gäller därutöver (vilket beskrivits i kapitel 3 och 4) en direkt tillämplig EG-förordning om kör- och vilotider, en dito om färdskrivare, en svensk förordning med särskilda bestämmelser för genomförandet av EG-förordningarna och därtill en särskild svensk vilotidsförordning avseende andra transportslag än de som omfattas av EG-förordningarna. Till detta kommer AETR-överenskommelsen om transporterna även berör länder utanför EU- och EES- områdena.

Sammantagna innehåller dessa författningar en omfattande och komplex regelmassa. Det torde vara svårt att skaffa sig en överblick. Även om arbetstidslagen inom stora delar av sektorn har avtalats bort, och företagen följaktligen har att tillämpa det kollektivavtal som ersätter lagen, är regelmassan betydande. Visserligen torde flertalet näringsidkare och anställda bara behöva använda delar av författningarna. Men den näringsidkare som t.ex. driver både buss- och taxitrafik kan behöva tillämpa båda EG-förordningarna och den svenska vilotidsförordningen⁴. Därtill kommer arbetstidslagstiftningen och vanligtvis kollektivavtal.

Utöver de materiella bestämmelserna innehåller författningarna olika administrativa åligganden, i form av registrering av arbetstid samt av kör- och vilotid.

Den bild som tecknas av kunskaperna om och efterlevnaden av reglerna om kör- och vilotid, m.m. tyder på att det finns problem. Det verkar sannolikt att regelmassans omfattning och komplexitet har i vart fall viss betydelse i sammanhanget.

Att mot en sådan bakgrund utöka regelverket med ännu en författning kan tyckas mindre lämpligt. Bör i stället konsekvensen av ytterligare EG-regler på vägtransportområdet vara att denna sektor helt undantas arbetstidslagen och det som därtill hör, och att reg-

² Arbetstidsförordningen (1982:901).

³ Arbetarskyddsstyrelsens kungörelse om anteckningar om jourtid, övertid och mertid (AFS 1982:17).

⁴ Om detta förs ett resonemang i Kollektivtrafikutredningens slutbetänkande *Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2003:67, sid. 375.

lerna i stället i möjligaste mån samordnas i en ny lag om arbetstid m.m. på vägtransportområdet?

5.4 Vilka bestämmelser i vägarbetstidsdirektivet föranleder inga åtgärder

Artikel 6 – viloperioder

Enligt artikel 6 i direktivet ”omfattas lärlingar och praktikanter, när det gäller viloperioder, av samma bestämmelser som andra mobila arbetstagare omfattas av med tillämpning av rådets förordning (EEG) nr 3820/85”. Lärlingar och praktikanter skall anses vara ”mobila arbetstagare” enligt artikel 3 d) i direktivet, förutsatt att övriga villkor i den bestämmelsen är uppfyllda.

För att omfattas av bestämmelserna om viloperioder i EG-förordningen 3820/85 måste arbetstagaren vara ”förare”, enligt den definition som finns i förordningen. Artikel 6 i direktivet innebär att EG-förordningens vilotidsbestämmelser även skall tillämpas på lärlingar och praktikanter, även om dessa inte är förare.

Utredningen har från branschorganisationer och fackliga organisationer inhämtat att det inom vägtransportsektorn förekommer lärlingar och praktikanter i viss, mycket begränsad omfattning. Vissa av dessa är elever och genomgår utbildning. Dessa är då inte anställda och omfattas därmed inte av direktivet. Andra är anställda men under 18 år. De omfattas då av arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets kungörelse om minderåriga⁵. Enligt kungörelsen gäller bestämmelser om viloperioder som väl motsvarar de som finns i EG-förordningen 3820/85.

Av de lärlingar och praktikanter som varken är elev eller minderårig, gäller att vissa omfattas av EG-förordningens bestämmelser eftersom de är att betrakta som förare, medan andra inte är förare. För de senare gäller alltså inte EG-förordningens bestämmelser eller bestämmelser som motsvarar dessa. I den utsträckning de är att betrakta som arbetstagare gäller dock arbetstidslagen, i vilken finns bestämmelser om veckovila och en bestämmelse om dygnsvila håller på att inarbetas. Det bör läggas till att för dem som inte arbetar som förare finns inte några egentliga trafiksäkerhetsskäl för striktare bestämmelser än de som följer av arbetstidslagen (se vidare i avsnitt 6.6.1).

⁵ AFS 1996:1.

Utredningen anser mot denna bakgrund att artikel 6 i direktivet inte föranleder något behov av tillägg eller ändringar i svensk författning.

Artikel 7.1 – kompensation för nattarbete

Enligt artikel 7.1 andra strecksatsen skall nattarbete kompenseras enligt nationella lagbestämmelser, kollektivavtal, avtal mellan arbetsmarknadens parter och/eller nationell praxis. Enligt bestämmelsen är sådan kompensation tillåten endast under förutsättning att den inte äventyrar vägtrafiksäkerheten. Det finns ingen lagstiftning i Sverige om kompensation för arbete på natten. Enligt kollektivavtalen kompenseras sådant arbete ekonomiskt eller i form av ledig tid. Såvitt utredningen kan bedöma äventyrar inte dessa avtalsregleringar trafiksäkerheten. Dessa förhållanden gör att lagstiftning inte är nödvändig.

Artikel 9 a) – information

Enligt artikel 9 a) i direktivet skall arbetstagare informeras om relevanta nationella föreskrifter och avtal som ingåtts på grundval av direktivet.

Enligt 5 § arbetsmiljöförordningen skall arbetsgivaren se till att arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen finns tillgängliga för arbetstagarna, liksom författningar som utfärdats med stöd av dessa. Motsvarande bestämmelse finns inte beträffande arbetstidsbestämmelser, annat än de föreskrifter, bl.a. om arbetstid, som arbetsmiljöverket utfärdat för minderåriga. Bör därmed ett tillägg göras i lagstiftningen, så att ett särskilt krav införs om skyldighet att informera om de regler som följer av direktivet?

Arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljön enligt arbetsmiljölagen preciseras i arbetsmiljöförordningen och i olika föreskrifter från Arbetsmiljöverket. Föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete⁶ ålägger arbetsgivaren att fördela arbetsmiljöuppgifterna i verksamheten på ett sådant sätt att en eller flera chefer, arbetsledare eller andra anställda får i uppgift att verka för att risker förebyggs och att en tillfredsställande arbetsmiljö uppnås. De som utses skall enligt 6 § bl.a. ha tillräckliga kunskaper om de regler som har bety-

⁶ AFS 2001:1.

delse för arbetsmiljön. Enligt verkets allmänna råd, som inte är tvingande, skall 6 § förstås så att chefer och arbetsledande personal skall ha kunskaper om relevanta bestämmelser. I uppräkningsen av sådana bestämmelser nämns, förutom arbetsmiljölagen och arbetsmiljöförordningen, arbetstidslagen m.fl. författningar.

Arbetsgivaren har också enligt 6 kap. 6 § arbetsmiljölagen en informationsskyldighet gentemot skyddsombud. Detta inbegriper bl.a. att se till att skyddsombudet har tillgång till författningar, myndighetsanvisningar m.m.

Direktivets krav att alla arbetstagare skall informeras kommer inte till uttryck i svensk lagstiftning. Det måste emellertid anses följa av de nyss nämnda svenska bestämmelserna att kunskap om relevanta skyddsbestämmelser skall få brett genomslag bland dem som arbetar i verksamheten. Metoden för detta är dock en annan i den svenska författningen än den som direktivet anger. Den svenska metoden bygger på ett systematiskt arbete, där vissa nyckelpersoner på arbetstagersidan pekas ut som "verktyg" i arbetsmiljöarbetet. Utredningen anser att den svenska metoden uppfyller direktivets syfte på ett godtagbart sätt. Arbetsmiljöverket bör överväga ett omnämnande av den nya lagen i kommentarerna till nämnda föreskrifter.

Artikel 14.3 – ansvar för andra i transportkedjan

Utredningen konstaterar att den bestämmelse som återfinns i artikel 14.3 i vägarbetstidsdirektivet hade en annan lydelse på förslagsstadiet. Då innebar lydelsen att även andra aktörer i transportkedjan ålades ett ansvar för direktivbestämmelsernas efterlevnad. Mot slutet av förhandlingarna av direktivet kom emellertid lydelsen att ändras och som en konsekvens därav även innebörden. En språklig-juridisk analys av den bestämmelse som nu finns i artikel 14.3 ger vid handen att bestämmelsen tycks förutsätta att avsändare, speditörer, m.fl. måste ha mobila arbetstagare anställda för att omfattas. Detta följer av ordalydelsen "... de avsändare, speditörer, ... och företag som anställer mobila arbetstagare...". "De ... som anställer" hänför sig alltså till samtliga uppräknade aktörer.

Utredningen anser att en sådan ordalydelse knappast kan anses innebära att direktivet ålägger andra än de som faktiskt anställer mobila arbetstagare ett ansvar för reglernas efterlevnad. Definitionen av mobil arbetstagare i artikel 3 d) ändrar inte på detta förhål-

lande. För att över huvudtaget omfattas av direktivet måste arbetstagaren vara anställd av ett företag som utför transporter. Bestämmelsen i artikel 14.3 skulle kunna uppfattas som en påminnelse om att mobila arbetstagare inte bara finns i egentliga transportföretag, utan även i företag vars verksamhet även omfattar t.ex. spedition (se även kapitel 2).

Ett s.k. beställansvar eller dylikt, skulle kunna innebära att det företag som köper transporttjänsten behöver kunskap om det transporterande företagets arbetsorganisation och arbetstidsförhållanden, beroende på hur långt ansvaret skall sträcka sig. Hur långtgående ansvaret skall vara bör dock komma till tydligare uttryck i direktivet och i de bestämmelser som genomför direktivet i nationell rätt. Om transportköparen finns i ett land och transporten skall utföras i ett annat land torde det vara en fördel, eller kanske t.o.m. en förutsättning, att sådana ansvarsbestämmelser är utformade lika överallt.

Dessutom bör följande beaktas. Om syftet är trafiksäkerhet verkar det inte rimligt att "beställansvaret" endast skulle avse bestämmelser om veckoarbetstid, nattarbete och raster. Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde kör- och vilotidsreglerna vara viktigare. Måhända kommer ett sådant ansvar att införas på EU-nivå. Det är i vart fall en del i kommissionens ändrade förslag till ny förordning om harmonisering av sociallagstiftning på vägtransportområdet (som är tänkt att ersätta EG-förordning 3820/85) och ändring i EG-förordningen 3821/85⁷. Utredningen anser att en eventuell reglering i svensk författning bör avvakta utfallet av den och angränsande diskussioner.

5.5 Sammanfattande slutsatser

Starka skäl talar som nämnts mot att vägarbetstidsdirektivets bestämmelser införs i arbetstidslagen. Inte heller bör direktivets bestämmelser införs i en ny förordning som utfärdas av regeringen. Vägtransportbranschen skulle då få ytterligare en författning att tillämpa. Det finns som nämnts inte längre på detta område samma systematik vad gäller arbetstidsbestämmelser att knyta an till.

EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85 är de mest ingripande och omfattande regleringarna. De obligatoriska bestämmelserna får

⁷ KOM (2003) 490, slutlig.

Sverige inte på något sätt avvika från. Förenklingssynpunkter talar för att det arbete som omfattas av EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen helt undantas från arbetstidslagen och att arbetstidsbestämmelser (utöver EG- och AETR-reglerna om kör- och vilotid samt färdskrivare) för sådant arbete samlas i *en* författning.

Ett skäl som talar emot en sådan ändring är att arbetstidslagen blir mindre allmän. Ur principiell synpunkt kan det anses mindre lämpligt att en så grundläggande skyddslagstiftning inte skall gälla alla arbetstagare. Det får anses vara ett värde i sig att lagstiftningen är generell och inte undantar stora grupper. Utredningen menar emellertid att praktiska hänsyn talar för att en sådan ändring ändå görs. Ändringen innebär ett mer överskådligt och därmed enklare regelverk för de företag och arbetstagare som är verksamma i branschen.

Utredningens slutsats blir därmed att vägarbetstidsdirektivets bestämmelser bör genomföras i svensk rätt genom en ny lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Lagens tillämpningsområde bör vara det som gäller för tillämpningen av EG-förordningen 3820/85 och AETR-överenskommelsen.

Eftersom direktivet inte innehåller några bestämmelser om ordinarie arbetstid, övertid, m.m., måste sådana bestämmelser införas i den nya lagen. Det föreslås att bestämmelser motsvarande dem som finns i arbetstidslagen tas in i den nya lagen. Detta är att föredra ur principiell synpunkt. Det har också praktiska fördelar. Många arbetstagare som är verksamma inom vägtransportbranschen har olika arbetsuppgifter, varav bara vissa kommer att falla under den nya lagen. Största möjliga likhet bestämmelserna emellan (vad gäller såväl innebörd som utformning) bör därmed eftersträvas så att inte byten av arbetsuppgifter får till följd att olika arbetstidsbestämmelser skall tillämpas, så länge direktivet så medger. En sådan likhet torde också göra det lättare att träffa kollektivavtal om arbetstidsbestämmelser i sådana företag som bedriver verksamhet som bara delvis faller under den nya lagen.

Utredningen anser dock att vissa aspekter i den nya lagen av förenklingsskäl bör regleras annorlunda än i arbetstidslagen, trots att det i och för sig inte behöver ske p.g.a. vägarbetstidsdirektivet. Det gäller bl.a. övertidsbegränsningen i visst avseende samt jourtid och kommer att utvecklas närmare i nästa kapitel. Även vissa smärre språkliga ändringar föreslås.

6 Ny lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete

I detta kapitel redogörs för det huvudsakliga innehållet i den av oss föreslagna nya lagen (i fortsättningen kallad vägarbetstidslagen). Innan så sker skall vi dock gå igenom och diskutera de frågor som särskilt anges i vårt utredningsuppdrag, samt några andra frågor som aktualiseras vid genomförandet av vägarbetstidsdirektivet

6.1 Mer långtgående skydd och möjligheter till undantag

Mer långtgående skydd

Enligt artikel 10 i vägarbetstidsdirektivet skall direktivet inte påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa lagar eller andra författningar eller tillåta kollektivavtal som bättre skyddar de mobila arbetstagarnas säkerhet och hälsa. I utredningens uppdrag ingår att överväga om denna möjlighet bör användas.

Vi finner inte anledning att föreslå mer långtgående skyddsbestämmelser än vad direktivet kräver.

När det gäller förslaget till bestämmelser om maximal veckoarbetstid kommer de regler som föreslås att ansluta till dem som kommer att finnas i arbetstidslagen efter den ytterligare EU-anpassning som för närvarande pågår. De kommer dock att vara mer långtgående ur skyddssynpunkt. Detta följer av utformningen av vägarbetstidsdirektivet jämfört med det allmänna arbetstidsdirektivet.

Förslaget om begränsning av arbetstiden vid nattarbete är annorlunda utformat än den regel som kommer att införas i arbetstidslagen. Detta beror på att reglerna i de båda EG-direktiven är olika utformade.

Vi har också, efter konsultationer med arbetsmarknadens parter och berörda branschorganisationer, gjort den samlade bedöm-

ningen att vi med tanke på den konkurrens som råder på EU:s vägtransportmarknad inte bör föreslå en lagstiftning som ur skyddssynpunkt innebär längre gående bestämmelser än vad direktivet kräver. Med ett förslag till genomförande som nära ansluter till vägarbetstidsdirektivets skyddsnivå skulle den nya lagen inte ge någon annan utgångspunkt för kollektivavtalen än om direktivet skulle ha genomförts direkt i avtal mellan arbetsmarknadens parter.

Möjligheten att anta bestämmelser om undantag

I artikel 8 i vägarbetstidsdirektivet ges möjlighet att anta bestämmelser om undantag från direktivets regler om maximal veckoarbetstid och om nattarbete.

Mot bakgrund av den betydelse som frågor om arbetstid har i kollektivavtalsförhållandena på den svenska arbetsmarknaden anser vi att undantagsmöjligheterna bör användas på det sätt som direktivet medger. Vad som ovan anförts om de svenska åkeriernas konkurrenssituation är ytterligare ett skäl för detta.

Vi föreslår därför att den nya lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete skall vara dispositiv till förmån för kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation i den utsträckning som direktivet medger. Vårt förslag får anses stå i god överensstämmelse med svenska förhållanden på arbetstidsområdet och med bestämmelserna i arbetstidslagen.

6.2 Bör den nya lagen gälla vid transporter för vilka EG-förordningen 3820/85 inte tillämpas

EG-förordningen 3820/85 skall tillämpas vid körning som utförs inom gemenskapen på allmän väg med ett fordon som används för person- eller godstransport. Genom artikel 4 i förordningen undantas dock transporter med vissa fordon från förordningens tillämpningsområde. De viktigaste av de 13 undantagen är transporter med godsfordon med en högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, som inte överstiger 3,5 ton (lätta lastbilar), fordon som används för persontransporter och som är avsedda för transport av högst nio personer inklusive föraren (t.ex. taxi), och fordon som används för persontransporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 km (t.ex. bussar i stadstrafik).

I den svenska förordningen om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter har ytterligare transporter undantagits från EG-förordningarnas tillämpningsområde med tillämpning av artikel 13.1 i EG-förordningen 3820/85 och artikel 3.2 i EG-förordningen 3821/85. Dessa undantag gäller dock endast för transporter inom Sverige.

Enligt kommittédirektiven skall utredaren överväga om direktivets bestämmelser nationellt bör omfatta sådana transporter som är undantagna från EG-förordningen 3820/85 och därmed även undantagna från direktivets tillämpningsområde.

Utredningen anser att den av oss föreslagna vägarbetstidslagen bör gälla vid arbete i samband med transporter, vid vilka EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen skall tillämpas i Sverige. Detta beskrivs närmare i avsnitt 6.6.1 och i kapitel 10.

Kommissionen har presenterat ett förslag till ny förordning som är ämnad att ersätta EG-förordningen 3820/85.¹ En viktig fråga vid översynen av bestämmelserna är vilka transporter som skall omfattas av den nya förordningen. Det är mot denna bakgrund möjligt att den förordning som är tänkt att ersätta EG-förordningen 3820/85 kan komma att tillämpas på fler eller andra transporter än nu.

Resultatet av denna översyn bör avvaktas. Vi vill samtidigt erinra om att de mobila arbetstagare som utför transporter som nu är undantagna från förordningens bestämmelser omfattas av arbetstidslagen och även av vissa bestämmelser i det allmänna arbetstidsdirektivet efter de ändringar som där införts genom direktiv 2000/34/EG.

6.3 Begrepp och definitioner

Arbetstid

Vägarbetstidsdirektivet innehåller i artikel 3 a punkt 1 en definition av vilken arbetstid som skall omfattas av bestämmelserna. För mobila arbetstagare rör det sig i princip om arbete som utförs i eller nära fordonet och som har samband med en viss särskild transport.

¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, KOM (2001) 573 slutlig, EGT C 51, 26.2.2002, s. 234, samt Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordning (EEG) 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, KOM (2003) 490 slutlig.

Den definition av arbetstid som ges i direktivet motsvarar svensk praxis.

Som arbetstid enligt direktivet räknas dessutom de perioder då den mobile arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter (här kallad passiv arbetstid). De situationer som man i synnerhet avser är perioder av väntan inför lastning eller lossning när det i förväg inte är känt hur länge väntetiden kommer att vara. Informationen skall ha nått den mobile arbetstagaren antingen före avresan eller strax innan perioden ifråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

Den passiva arbetstiden skulle med arbetstidslagens terminologi närmast benämnas ”jourtid”, se vidare avsnitt 6.6.6.

Arbetsplats

Enligt artikel 3 c i direktivet är arbetsplatsen den ort där företaget har sitt huvudkontor eller sina olika underkontor, det fordon som den person som utför mobilt arbete använder vid utförandet av sina uppgifter, samt alla andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter.

Begreppet ”arbetsplats” används även i det allmänna arbetstidsdirektivet. Begreppet används normalt inte i svenska författningar, där istället begreppet arbetsställe används. Det svenska begreppet är inte definierat i lag, utan har fått sitt innehåll bestämt i praxis. Begreppen torde motsvara varandra, varför vi föreslår att begreppet arbetsställe används i den nya lagen. Begreppet arbetsställe används också i arbetsmiljölagen och arbetstidslagen. I enlighet med artikel 3 c i direktivet skall begreppet emellertid inte avse endast företagslokalerna, utan även det fordon som arbetstagaren kör och alla andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförandet av transporter.

Mobila arbetstagare

Enligt artikel 2.1 första stycket skall vägarbetstidsdirektivet tillämpas på mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i

en medlemsstat och som deltar i vägtransporter vilka omfattas av EG-förordningen 3820/85 eller av AETR-överenskommelsen. Om arbetstagarbegreppet förs ett resonemang i avsnitt 6.4.

Enligt definitionen i artikel 3 d är en mobil arbetstagare varje arbetstagare 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. Till skillnad från EG-förordningen 3820/85 gäller direktivet således inte endast förare, utan även övriga anställda arbetstagare som medföljer transporten.

Vid vissa av de transporter som kommer att omfattas av den vägarbetslagslag vi föreslår förekommer medföljande arbetstagare som är anställda av transportören men som inte betraktas som förare.² Sådana medföljande arbetstagare förekommer t.ex. vid flyttransporter.

De omfattas inte av förordningens bestämmelser om raster och viloperioder, som direktivets bestämmelser är avsedda att komplettera. Utredningen anser inte att dessa personer skall omfattas av den nya lagen. Skälen för detta utvecklas i avsnitt 6.6.1.

Förare som är egenföretagare

För en belysning av detta begrepp hänvisas till avsnitt 6.4 och 7.2 i betänkandet.

Nattetid och nattarbete

Definitionen av nattetid i artikel 3 h i vägarbetslagsdirektivet är den period på minst fyra timmar som fastställs i nationell lagstiftning, mellan kl. 0.00 och kl. 7.00. Definitionen av nattarbete i artikel 3 i är allt arbete som utförs nattetid.

Viss oklarhet om hur definitionen av nattarbete skall tolkas har förelegat. Den svenska översättningen av de båda definitionerna kan läsas så att nattarbete endast kan anses vara arbete som har utförts under hela den tid som i nationell lagstiftning är definierad som nattetid enligt artikel 3 h. I kommissionens ursprungliga förslag till direktiv, daterat november 1998, var begreppet "nattetid"

² Enligt definitionen i artikel 1.3 i förordningen (EEG) nr 3820/85 är en "förare" en person som kör fordonet, även under kort tid, eller som medföljer fordonet för att vid behov kunna köra det.

definierat som den period som fastställs i nationell lagstiftning och som omfattar minst sju timmar, där tiden mellan kl. 0.00 och 5.00 alltid ingår. Vad som skall anses vara nattarbete var tydligare definierat i det ursprungliga förslaget än i det antagna direktivet. I förslaget var nattarbete definierat som arbete som omfattar mer än två timmar under "nattetid". Redan i rådets gemensamma ståndpunkt från mars 2001 hade definitionen av nattetid och nattarbete emellertid blivit densamma som i det slutliga direktivet.

Efter att ha läst även den franska originalversionen och den engelska översättningen av direktivet har vår slutsats blivit att texten bör tolkas så att ett arbete som utförs under endast en del av den tid som är definierad som nattetid enligt artikel 3 h skall anses vara nattarbete och omfattas av bestämmelserna i artikel 7 i direktivet.

För att så långt möjligt undvika extrema följder av denna tolkning av bestämmelserna har vi sökt undvika en definition av begreppet nattetid som skulle omfatta de perioder som ligger närmast den ljusa tiden på dygnet.

Se även avsnitt 6.6.3 och kommentaren till 9 § i kapitel 10.

6.4 Tillämpning av bestämmelserna på egenföretagare

Bakgrund

Enligt artikel 2.1 första stycket skall vägarbetstidsdirektivet tillämpas på mobila arbetstagare.

I princip skall direktivet tillämpas även på förare som är egenföretagare från och med den 23 mars 2009. Att så blir fallet är dock inte självklart. Senast den 23 mars 2007 skall kommissionen i en rapport till Europaparlamentet och rådet redovisa en analys av vilka konsekvenserna blir av att egenföretagare inte omfattas av direktivet med avseende på trafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, samt yrkets och näringsens struktur. Även sociala aspekter skall exempelvis beaktas. På basis av rapporten skall kommissionen lägga fram ett förslag som syftar till att *antingen* fastställa särskilda villkor för att innefatta sådana egenföretagare som inte utför transporter i andra medlemsländer och som är påverkade av faktorer som avlägsen lokalisering, långa inhemska avstånd och särskilt hård konkurrens, *eller* att inte alls införliva egenföretagare i direktivets tillämpningsområde. I enlighet med artikel 2.1 tredje stycket och på

grundval av kommissionens förslag fattar därefter Europaparlamentet och rådet beslut huruvida, och annars på vilka villkor, förare som är egenföretagare skall omfattas av direktivets bestämmelser.

Definitionen av förare som är egenföretagare finns i artikel 3 e första stycket i direktivet.

Av artikel 3 e andra stycket framgår att direktivet ger de förare som är egenföretagare men som inte uppfyller samtliga kriterier i första stycket samma skyldigheter och rättigheter som de mobila arbetstagarna har enligt direktivet.

Något om arbetstagarbegreppet³

Av EG-domstolens praxis framgår att det vid tillämpningen av ett flertal direktiv på arbetsrättens område är medlemsländerna själva som avgör vem som skall betraktas som arbetstagare enligt de nationella reglerna. Här kan som ett exempel redovisas hur rådets direktiv 91/533/EEG om arbetsgivares informationsskyldighet har förts in i svensk rätt genom en bestämmelse i 6 a § anställningsskyddslagen. Direktivet är tillämpligt på ”varje arbetstagare som har ett anställningsavtal eller ett anställningsförhållande som regleras genom/eller omfattas av gällande lagstiftning i en medlemsstat”. De grupper som undantas från anställningsskyddslagens tillämpningsområde genom 1 § andra stycket den lagen omfattas därmed inte av reglerna om informationsskyldighet.

För tillämpningen av vägarbetstidsdirektivet finns endast, i artikel 3 d, en kort definition av begreppet mobil arbetstagare. Ingen ytterligare vägledning ges utöver de få raderna i artikeln. Utredningen utgår från att direktivet inte skall påverka de definitioner av begreppen arbetstagare, anställd, anställningsavtal etc. som gäller i de enskilda medlemsstaterna. De nationella författningar och bestämmelser genom vilka direktivet genomförs kommer då i princip att från den 23 mars 2005 gälla personer som enligt nationella regler och nationell rättspraxis är att betrakta som arbetstagare.

Arbetstagarbegreppet finns inte fastställt i svensk lag. Begreppet får därför definieras med hjälp av rättspraxis, lagmotiv och den juridiska litteraturen. Flera civilrättsliga lagar bygger på samma arbetstagarbegrepp som anställningsskyddslagen, nämligen medbestämmandelagen, semesterlagen, förmånsrättslagen, lönegaranti-

³ Se t.ex. Lunning, L. och Toijer, G. Anställningsskydd, Kommentar till anställningsskyddslagen, Norstedts Juridik, 2002, s. 17–37.

lagen och skadeståndslagen. Begreppet ”arbetstagare” betyder dock inte med nödvändighet genomgående detsamma. Ytterst bygger tolkningen av begreppet på syftet med den aktuella lagen eller bestämmelsen. Generellt kan sägas att man i svensk rättstillämpning har givit arbetstagarbegreppet en extensiv tolkning.

Om man ser till arbetstagarbegreppet i anställningsskyddslagen krävs att det föreligger ett anställningsförhållande. Vägledande är det s.k. civilrättsliga arbetstagarbegreppet så som det har kommit till uttryck i rättstillämpningen. Begreppet bygger på några väsentliga kriterier som får kompletteras med en mer heltäckande och allsidig bedömning när gränsen dras till andra begrepp, t.ex. uppdragsförhållanden.

Anställningsavtalet bygger på frivillighet, dvs. att en fysisk person frivilligt skall ha åtagit sig att själv arbeta för någon annans räkning genom ett avtal. Enligt rättspraxis har det inte någon avgörande betydelse hur parterna har betecknat avtalet. I stället ser man till det reella innehållet. Utanför står personer som är underkastade ett offentligt tvång, t.ex. värnpliktiga och intagna inom kriminalvården.

En arbetstagare skall också fortlöpande ställa sin arbetskraft till arbetsgivarens förfogande. Arbetstagaren kan i princip inte motsätta sig att utföra arbetsuppgifter allt eftersom de tilldelas honom. Något som också tyder på att det föreligger ett anställningsavtal är att den arbetspresterande parten är förhindrad att utföra liknande arbete av någon betydelse åt någon annan än avtalsmotparten. Detta hindrar givetvis inte extrauppdrag eller arbete åt flera arbetsgivare. Normalt finns här dock en skillnad jämfört med exempelvis en uppdragstagare som vanligen anlitas av flera beställare.

I vissa fall har det förhållandet att den arbetspresterande parten är underkastad motpartens direktiv (arbetsledning) och kontroll betraktats som ett viktigt inslag i arbetstagarbegreppet.⁴

Omständigheter som tyder på att det däremot rör sig om ett uppdrags- eller affärsförhållande har ansetts vara att avtalsparten har fått personligt tillstånd för det arbete som utförs eller auktorisation av myndighet, har fått en egen firma registrerad (se fotnot 4) eller beskattas som näringsidkare.

⁴ I detta sammanhang är rättsfallet AD 1981 nr 121 av särskilt intresse. Det redovisas under det följande avsnittet ”Förare som är egenföretagare”.

Förare som är egenföretagare

Definitionen av förare som är egenföretagare i artikel 3 e första stycket i vägarbetsstidsdirektivet, dvs. en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, innehåller kriterierna att verksamheten skall bedrivas i enlighet med ett gemenskapstillstånd eller annan yrkesmässig behörighet att utföra sådana transporter, att han eller hon har rätt att arbeta för egen räkning och inte är knuten till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande, att han eller hon är fri att organisera den aktuella verksamheten, att hans eller hennes inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs och att han eller hon är fri att, självständigt eller i samarbete med andra egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

Kravet på gemenskapstillstånd eller annan yrkesmässig behörighet att utföra person- eller varutransporter innebär i Sverige att en förare som är egenföretagare skall ha ett trafikillstånd enligt yrkestrafiklagen. Enligt 2 kap. 5 § YTL får trafikillstånd endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Bestämmelserna i YTL bygger på de minimikrav som finns i rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.⁵

Kravet på yrkeskunnande preciseras i 2 kap. 8 § YTL och skall anses vara uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Vägverket. Vid provet prövas kunskaper om rättsregler, företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag, tekniska normer och driftsförhållanden, och trafiksäkerhet.

Enligt 2 kap. 9 § YTL skall den som söker trafikillstånd ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid prövningen skall främst likviditet och soliditet beaktas. Om inte särskilda skäl föranleder annat skall sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon. Enligt 2 kap. 10 §

⁵ EGT L 124, 23.5.1996, s. 1, Celex 31996L0026, ändrat genom rådets direktiv 98/76/EG, EGT L 277, 14.10.1998, s. 17, Celex 31998L0076.

YTL skall tillståndshavaren kunna styrka att han fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

Enligt 2 kap. 11 § YTL skall vid prövningen i fråga om kravet på gott anseende beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse. Därefter redovisas motsatsvis när kravet på gott anseende inte skall anses uppfyllt.

Kravet att egenföretagaren inte skall vara knuten till en arbetsgivare genom ett anställningsavtal eller någon annan form av hierarkiskt arbetsförhållande anser utredningen bör bedömas med utgångspunkt i svensk rättspraxis.

När det gäller kravet att egenföretagaren skall vara fri att organisera den aktuella verksamheten torde det i Sverige kunna uppstå fall där åkare som är anslutna till en lastbilscentral samt åkare som kör åt en viss speditör inte omedelbart kan bedömas uppfylla detta kriterium. Skälet är att lastbilscentralerna ofta svarar för transportuppläggen för de enskilda åkarna. Det torde här även krävas särskilda bedömningar vad gäller företagare som har kontrakt med en speditör om kontraktet innebär en omfattande styrning.

Kriteriet att förarens inkomster skall vara direkt beroende av den förtjänst som görs torde i Sverige normalt kunna uppfyllas av de åkare som är anslutna till en lastbilscentral. Enligt förekommande avtal mellan åkare och lastbilscentral skall normalt lastbilscentralen fakturera kunden. Emellertid skall åkarens ersättning, om inte annat överenskommit, motsvara det belopp som lastbilscentralen fakturerat kunden för det arbete som åkaren utfört med avdrag för administrationskostnader.

Kravet att egenföretagaren skall vara fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder torde i Sverige i många fall inte kunna uppfyllas av egenföretagare som är anslutna till en lastbilscentral. Avtalen mellan åkare och lastbilscentral innehåller nämligen ofta regler om s.k. konkurrensförbud, dvs. åkaren får inte utföra uppdrag som konkurrerar med den lastbilscentral som han är ansluten till.

För att belysa hur man i svensk rättspraxis har dragit gränsen mellan arbetstagare och egna företagare i åkeribranschen kan hänvisas till det ledande rättsfallet AD 1981 nr 121.

I domen har Arbetsdomstolen avslagit Transportarbetareförbundets talan mot Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Palmkvists Åkeri AB i Bjuv. Åkeriet hade överlåtit fem tankbilar till sex anställda förare, vilka sedan utförde mjölktransporter enligt

ett kontrakt mellan åkeriet och två mejerier. En fråga i målet var om chaufförerna fortfarande var arbetstagare anställda vid åkeriet, vilket hävdades av Transportarbetareförbundet.

I sin bedömning noterade domstolen att chaufförerna enligt avtal om avbetalningsköp hade blivit ägare till fem olika tankbilar, att åkeriet svarade för rörelsen i förhållande till beställarna och hade att ge anvisningar till chaufförerna om hur transporterna skulle utföras, att andra körningar krävde godkännande av åkeriet, som också svarade för faktureringen. Enligt domstolen talade dessa faktorer för att chaufförerna fortfarande stod i ett arbetstagarförhållande till åkeriet.

Till grund för motsatt förhållande fann domstolen bl.a. att chaufförerna hade registrerat sig som rörelseidkare, var momsregistrerade och hade beviljats egna yrkestrafiktillstånd. Vidare konstaterades att ingen personlig arbetskyldighet förelåg för chaufförerna. Domstolen konstaterade vidare att det är förhållandevis vanligt i åkeribranschen med långtgående bindningar mellan transportör och beställare. Domstolen menade också i detta särskilda fall att bindningen mellan chaufförerna och åkeriet inte hade sin grund i att åkeriet ville dirigera chaufförernas verksamhet för att främja sin egen rörelse, utan att den inte minst berodde på kontrakten med de båda mejeriföretagen, som ytterst var de som dirigerade transporterna. Åkeribolagets arbetsledning gentemot chaufförerna hade därför en mycket begränsad innebörd.

Domstolen konstaterade vidare att ”den vidsträckta tillämpning av arbetstagarbegreppet som rekommenderas i förarbetena till medbestämmandelagen sammanhänger med att man velat komma åt olika former av kringgående av arbetstagarbegreppet”. Det gick därför inte att bortse från det förhållandet att det vid utredningen hade framkommit att avsikten inte hade varit att kringgå lag eller avtal, utan att arrangemanget hade en annan bakgrund. Domstolen gjorde därför bedömningen att det i det aktuella fallet saknades anledning att av det skälet ge arbetstagarbegreppet en vidsträckt tillämpning. Mot bakgrund av bl.a. dessa faktorer kom domstolen följaktligen fram till slutsatsen att chaufförerna intog ställning som självständiga företagare trots den bindning som fanns till åkeriet. Här kan tilläggas att i ett rättsfall från Högsta domstolen, NJA 1982 s. 784, ansågs de aktuella åkarna inte vara arbetstagare i för-månsrättslagens mening.

Olika kategorier egenföretagare

När det gäller definitionen av arbetstagare har man uppenbarligen inom EG-rätten vid fastställande av direktiv överlåtit åt medlemsstaterna att definiera begreppen arbetstagare eller anställd enligt nationell sedvänja. Detta bör också bli utgångspunkten vid fastställandet av den nya vägarbetstidslagens räckvidd från den 23 mars 2005.

I vägarbetstidsdirektivet har man valt att införa en definition av begreppet "förare som är egenföretagare", som därigenom blir ett för alla medlemsstater gemensamt begrepp.

Den egenföretagare som inte uppfyller samtliga kriterier i artikel 3 e första stycket skall enligt artikel 3 e andra stycket ha samma skyldigheter och rättigheter som de som en arbetstagare har enligt direktivet. All arbetstid enligt artikel 3 a första punkten skall då omfattas av de arbetstidsbegränsningar som gäller enligt direktivet. Det innebär att även den passiva tiden då arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats beredd att utföra arbete också för dessa egenföretagare skall räknas som arbetstid. I Sverige innebär en åtskillnad mellan olika kategorier egenföretagare en ny typ av rättslig reglering.

Det torde finnas förare som inte omfattas av arbetstagarbegreppet i svensk praxis, men som ändå inte kan anses uppfylla samtliga kriterier i artikel 3 e första stycket och som därför enligt direktivet skall ha samma skyldigheter och rättigheter som arbetstagare har. Detta förhållande är viktigt med tanke på följande:

Vid en gränsdragning mellan de båda kategorierna förare som är egenföretagare bör beaktas att det i Sverige finns företeelser som i vissa fall kan göra det svårt att hänföra enskilda förare till endera kategorin. T.ex. är det i Sverige vanligt att förare som enligt svensk praxis betraktas som egenföretagare ansluter sig till en s.k. lastbilcentral. Syftet är att åkerierna skall kunna koncentrera resurserna till produktion av transporttjänster genom att lastbilcentralen svarar för transportförmedling, marknadsföring, administration, transportplanering, fakturering m.m. Majoriteten lastbilcentraler drevs tidigare som ekonomiska föreningar, medan numera det stora flertalet är aktiebolag. De till lastbilcentralen anslutna åkarna är då ofta delägare i aktiebolaget. Sett ur ett EU-perspektiv kan troligen inte en åkare som är ansluten till lastbilcentral utan förbehåll anses uppfylla samtliga kriterier i artikel 3 e första stycket. Samma för-

hållande torde gälla åkare som kör åt en speditör i en "fast relation".

Detta gäller särskilt kriterierna "fri att organisera den aktuella verksamheten", eftersom ofta lastbilscentralen svarar för transportuppläggen för de enskilda åkarna, och "fri att ... ha affärsförbindelser med flera kunder", eftersom avtalen mellan åkaren och lastbilscentralen ofta innehåller s.k. konkurrensförbud, dvs. åkaren får inte utföra uppdrag som konkurrerar med den lastbilscentral som åkaren är medlem i.

I anslutning till detta kan sägas att det förhållandet att den arbetspresterande parten är förhindrad att utföra liknande arbete av någon betydelse åt någon annan än avtalsmotparten samt att den arbetspresterande parten är underkastad motpartens direktiv (arbetsledning) och kontroll i praxis har ansetts kunna tyda på att det föreligger ett anställningsavtal.

Det kan dock knappast, annat än i sällsynta fall, bli fråga om att åkare anslutna till en lastbilscentral i praxis kommer att betraktas som arbetstagare. T.ex. uppfyller en åkare som tillhör en lastbilscentral eller arbetar för en speditör knappast någonsin kravet att han skall arbeta åt någon annan. Han utför arbete åt sig själv. Sådana åkare torde snarare komma att hamna i kategorin egenföretagare enligt artikel 3 e andra stycket, vilka enligt direktivet skall ha samma skyldigheter och rättigheter som arbetstagare anställda av ett transportföretag. Som sagt har också Arbetsdomstolen i rättsfallet AD 1981 nr 121 i domskälen, till stöd för bedömningen att de i fallet aktuella chaufförerna var företagare och inte anställda, anført att det är förhållandevis vanligt i åkeribranschen med långtgående bindningar mellan transportör och beställare. Domstolen nämnde särskilt att Bilspedition AB, som vid tillfället var ett av landets största speditörsföretag, i avtal med sina transportörer givits långtgående möjligheter att dirigera transportörernas verksamhet utan att för den skull transportörerna upphör att vara egna företagare.

Om den nuvarande uppdelningen i direktivet mellan de två kategorierna egenföretagare bibehålls kommer det alltså att bli så att vissa förare varken blir att betrakta som arbetstagare eller egenföretagare fullt ut enligt artikel 3 e första stycket i direktivet. En ny kategori tillskapas enbart för tillämpningen av vägarbetsstidsdirektivets regler. Detta kan komma att göra regeltillämpningen mera problematisk, och skapar ett antal frågetecken av rättslig och praktisk natur. Vi fortsätter denna diskussion i kapitel 7.

Om vägarbetsstidsdirektivet kvarstår oförändrat och de båda kategorierna egenföretagare kommer att behandlas olika enligt direktivet, kommer troligen efter år 2009 en EG-rättspraxis att utvecklas, i synnerhet när det gäller definitionen av begreppet förare som är egenföretagare och gränsdragningen mellan de förare som avses i artikel 3 e första respektive andra stycket i direktivet.

Likaså får det i så fall antas att det inom åkerinäringen sker en viss anpassning för att undvika att personer som i Sverige nu betraktas som egenföretagare skall falla utanför definitionen i artikel 3 e första stycket i vägarbetsstidsdirektivet. Under den tid mellan 2005 och 2009 då direktivet endast skall tillämpas på arbetstagare torde däremot i första hand gränsdragningen mellan arbetstagare och egenföretagare komma att stå i fokus.

6.5 Vissa kontrollfrågor

Enligt kommittédirektivet skall utredningen fästa avseende vid att efterlevnaden av de regler som föreslås kan kontrolleras på ett effektivt sätt. I detta avsnitt diskuteras några övergripande aspekter på frågor om kontroll och angränsande frågor. I avsnitt 6.6, särskilt i 6.6.5, återkommer vi till frågor om kontroll och diskuterar regleringen av tillsyn m.m. i den föreslagna nya lagen.

Till att börja med skall nämnas att det faktum att vägarbetsstidsdirektivets bestämmelser föreslås genomförda i en ny lag, i vilken även relevanta bestämmelser i arbetstidslagen tas in, gör att kontrollen avser mer än bestämmelserna från vägarbetsstidsdirektivet. Efterlevnaden av övriga bestämmelser skall också kontrolleras. Den fortsatta diskussionen i detta avsnitt avser emellertid endast direktivets bestämmelser.

Frågan om kontroll rymmer flera delfrågor:

Vilket samband finns mellan kontroll av efterlevnad och registrering av arbetstid? Är det på väg eller i företagen kontrollen skall ske? Hur skall efterlevnaden av bestämmelserna vid transporter utomlands kontrolleras, gäller över huvud taget svensk lagstiftning vid sådana transporter? Kommer svenska förare utomlands att kontrolleras av andra länders myndigheter? Vad kommer i så fall att kontrolleras, dvs. vilka bestämmelser skall de svenska förarna utomlands iakttas? Skall svenska myndigheter kontrollera utländska förare som utför transporter i Sverige? Skall svensk lagstiftning gälla vid tillfälliga sådana transporter i Sverige?

6.5.1 Kopplingen mellan kontroll och registrering av arbetstid

Frågan om kontroll hänger delvis samman med de krav direktivet ställer på registrering av arbetstid. En viktig del i kontrollen av reglernas efterlevnad beror på den dokumentation som skall finnas av den faktiska arbetstidens förläggning och omfattning. Väg-arbetstidsdirektivets krav i detta avseende riktar sig till arbetsgivaren. Denne skall enligt artikel 9 b vara ansvarig för registreringen av de mobila arbetstagarnas arbetstid.

Utredningen anser att bestämmelserna om registrering i den nya vägarbetstidslagen i likhet med direktivet bör riktas till arbetsgivaren. Att dessutom föreskriva ett krav om registrering riktat till arbetstagaren skulle vara en mer långtgående reglering än vad direktivet kräver. Det bör noteras att arbetstagaren, i sin egenskap av förare, redan har betydande registreringskyldigheter enligt EG-förordningen 3821/85 om färdskrivare. Att ansvaret för registreringen åläggs arbetsgivaren hindrar inte att de anställda för anteckningar om sina arbetstider, vilket f.ö. sker i stor omfattning genom de arbetstidsböcker som finns i åkeribranschen. Ansvaret i lagens mening för att registrering faktiskt sker skall dock ligga hos arbetsgivaren.

I avsnitt 6.6.3 återkommer vi till frågan om registrering av arbetstid i den nya vägarbetstidslagen.

6.5.2 Kontroll på väg eller i företaget?

Varken i vägarbetstidsdirektivet eller i den nya vägarbetstidslagen krävs alltså att den enskilde arbetstagaren registrerar sin arbetstid och medför dokumentation om detta i fordonet. Den nya lagen kommer därmed inte att innebära att föraren medför ytterligare dokumentation om sina kör- och vilotidsförhållanden än vad som redan följer av EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85. På basis av den dokumentationen torde i och för sig viss kontroll av den nya lagens bestämmelser kunna ske vid vägkant. Vissa delar torde dock bli svåra att kontrollera på det sättet. Här följer några exempel på sådant som visar på svårigheter med att utföra kontroller på väg.

Vissa bestämmelser kan helt avvika från genom kollektivavtal, t.ex. maximigränsen om 60 timmar per vecka och begränsningen av arbetstiden vid nattarbete till högst tio timmar. För att vid vägkanten kunna bedöma om det arbete föraren utför är förenligt med

den nya lagen, måste föraren medföra något slags information om eventuell avvikelse i kollektivavtal.

Kontroll av tillämpningen av begränsningen av veckoarbetstiden till högst 48 timmar i genomsnitt under en fyramånadersperiod, skulle kräva dokumentation för hela den tidsperioden. I kollektivavtal kan dessutom perioden utsträckas till sex månader. Det torde ur praktisk synpunkt vara mycket olämpligt att ställa krav på att sådan dokumentation medföljer fordonen. Dessutom skall kontrollen avse arbetad tid, det måste alltså finnas dokumentation över en avslutad period.

Enligt direktivet skall begränsningarna av arbetstiden gälla summan av sådan arbetstid som omfattas av direktivet för flera arbetsgivare. Även om arbetad tid förs in i diagramblad (i enlighet med bestämmelserna i artikel 15 i EG-förordningen 3821/85), kan det vara svårt att vid en vägkantskontroll avgöra vilken av arbetstagarens arbetsgivare som eventuellt gjort sig skyldig till brott mot bestämmelserna. I vart fall torde någon uppföljning krävas i form av besök på företagen.

Detta blir än tydligare om det handlar om linjetrafik vid persontransporter. Då ställs det inte krav på användning av färdskrivare. Istället kan föraren enligt artikel 14 i EG-förordningen 3820/85 medföra tidtabell och tjänstgöringslista som upprättats i det företag där föraren är anställd. Dokumentationen skall avse innevarande, föregående och nästkommande vecka. Enligt Vägverket skall det av tjänstgöringslistan framgå om föraren under dessa veckor under någon period inte har varit anställd av företaget eller utfört körningar för företaget där färdskrivare krävs. En sådan notering syftar till att uppmärksamma kontrollanten på att även andra kontroller kan behövas.

Den föreslagna nya vägarbetstidslagen kommer endast att gälla arbetstagare. Är föraren egenföretagare gäller inte bestämmelserna. Enligt rådets förordning (EEG) nr 881/92 om tillträde till marknaden för godstransporter⁶ skall en kopia av gemenskapstillståndet för att bedriva internationell transport medföras i fordonet. Av detta dokument kan i vissa fall indirekt framgå att föraren är en egenföretagare. Däremot framgår inte av dokumentet om föraren uppfyller samtliga villkor i artikel 3 e första stycket i vägarbetstidsdirektivet. Gör inte föraren det, skall som nämnts enligt andra

⁶ Fullständig benämning: Rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier.

stycket i den bestämmelsen föraren eventuellt från år 2009 likställas med arbetstagare för tillämpningen av direktivets bestämmelser. (För den vidare diskussionen om direktivets tillämpning på egenföretagare hänvisas till kapitel 7.)

Vidare föreslår utredningen, som redovisas i avsnitt 6.6, att vissa anpassningar av direktivets regler görs vid genomförandet i svensk rätt. Ett sådant exempel gäller definitionen av begreppet "nattetid", där det för tillämpningen av regeln skall finnas en viss flexibilitet för företaget. Det torde vara svårt att vid kontroller på väg kunna bedöma om arbetet är förenligt med lagen i ljuset av sådana bestämmelser. Även här torde en uppföljning på företaget vara nödvändig.

Utredningen konstaterar således att kontroller av tillämpningen av den nya lagen på väg i viss utsträckning kan göras, utan att föraren åläggs medföra någon särskild dokumentation eller registreringsskyldighet. Sådana kontroller kan ske på basis av den dokumentation som redan tas fram inom ramen för tillämpningen av EG-förordningarna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Den informationen kommer dock inte att vara tillräcklig för kontrollen av vägarbetstidsdirektivets regler. Dessutom måste kontrollanten ha tillgång till annan information än den registrerade kör- och arbetstiden, t.ex. uppgift om eventuella kollektivavtalsregler och hur vissa regler tillämpas på det företag där föraren arbetar.

Slutsatsen blir att visst tillsynsarbete i och för sig kan utföras på väg men att tyngdpunkten måste ligga på företagskontroller. Eftersom det är arbetsgivaren som skall vara ansvarig för regelefterlevnaden måste denne i alla händelser kontaktas av tillsynsmyndigheten i samband med att kontrollen utförs. Det räcker inte att endast förarna kontrolleras.

Som nämndes i kapitel 4, har EG-kommissionen nyligen lämnat ett förslag till ett nytt kontrolldirektiv⁷. Förslaget handlar om gemensamma regler för kontroll. Enligt förslaget skall begränsningen av veckoarbetstiden till högst 60 timmar och begränsningen av arbetstiden vid nattarbete kontrolleras vid vägkontroller. Av de skäl som nyss nämndes, torde detta vara förenat med vissa praktiska svårigheter, eftersom bägge bestämmelserna enligt vägarbetstidsdirektivet tillåts vara, och enligt den nya svenska lagen kommer att vara, dispositiva till förmån för kollektivavtal. Huruvida något brott mot bestämmelserna har begåtts kan alltså behöva bedömas i

⁷ KOM (2003) 628 slutlig.

ljuset av eventuella kollektivavtalsregleringar. Det framgår inte av kommissionens förslag vilken dokumentation som föraren skall medföra för att möjliggöra kontroll av nämnda bestämmelser.

6.5.3 Vägtransportarbete utomlands

Svenska transportföretag utför arbete även utomlands. Hur skall svenska myndigheter kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna vid transporter utomlands? Gäller över huvud taget svensk lagstiftning vid sådana transporter? Vi börjar med att diskutera den senare frågan.

Arbetsrätten allmänt

De svenska arbetsrättsliga lagarna innehåller i regel inte några bestämmelser om lagarnas geografiska räckvidd eller om svensk domsrätt eller lagvalsregler. Dock gäller sedan några år lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare (se vidare nedan).

Ledning till hur dessa frågor skall besvaras i övrig arbetsrättslig lagstiftning ges i lagförarbetena. Enligt förarbetena till bl.a. lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet⁸ och lagen (1974:358) om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen⁹ bör utgångspunkten vara att lagarna blir tillämpliga på varje arbetsplats med dominerande anknytning till Sverige eller svenska förhållanden. Som regel gäller detta om arbetet är stadigvarande förlagt till Sverige eller, beträffande arbete som utförs i annat land, om både arbetsgivare och arbetstagare är svenska rättssubjekt. Om det svenska företaget har ett dotterbolag i det andra landet är det dock normalt inte att betrakta som svenskt rättssubjekt.

Nämnda lagar hör till den civilrättsliga delen av arbetsrätten. Gäller samma utgångspunkt för en offentlighetslag som arbetsmiljölagen och för arbetstidslagen, som kan sägas vara en offentlighetslag med civilrättsliga inslag eftersom lagen är dispositiv? De civilrättsliga lagarna avser förhållandet mellan arbetsgivaren och arbetstagaren medan de offentlighetslagarna innehåller bestämmelser om skydd och säkerhet vars efterlevnad övervakas av myndigheter.

⁸ Prop. 1975/76:105, bilaga 1, sid. 327.

⁹ Prop. 1974:88, sid. 214.

Arbetsmiljö och arbetstid

Arbetsmiljölagen är tillämplig på arbete som utförs i Sverige. Där-
emot är lagen i princip inte tillämplig utanför landets gränser¹⁰. I
förarbetena till lagen sades att utgångspunkten är svenska arbetar-
skyddsmyndigheters möjligheter att ha tillsyn över efterlevnaden
av bestämmelserna. Att anställningsavtalet regleras av svensk lag
medför inte att svensk arbetarskyddslagstiftning skall tillämpas
utanför landets gränser. Att lagens geografiska räckvidd är begrän-
sad till Sverige hindrar dock inte att t.ex. arbetsgivarens instruk-
tionsskyldighet kan vara aktuell i de fall arbetstagaren sänds utom-
lands för att utföra arbete, påpekas i propositionen.

Det finns alltså en ömsesidighet i svensk lagstiftnings tillämp-
ning på svenskar utomlands och på utlänningar i Sverige. De
arbetsrättsliga reglerna av civilrättslig karaktär gäller i regel även
utomlands. De arbetsrättsliga reglerna av offentligrättslig karaktär
gäller endast i Sverige, men skall då i princip gälla även för utlän-
ningar.

Frågan om arbetstidslagens tillämpning utanför Sverige togs upp
av Arbetarskyddsstyrelsen i ett utlåtande år 1989¹¹. Frågan avsåg
lagens tillämpning på luftfartyg. Styrelsen framhöll att lagen enligt
rådande uppfattning inte är tillämplig utanför svenskt område.
Detta framgår dock inte i lagtexten eller i lagmotiven. Styrelsen
hänvisade istället till tidigare gällande lagstiftning på arbetstids-
området med tillhörande praxis och lagmotiv. I dessa framgick lag-
stiftningens geografiska begränsningar. Därtill kom att vissa regler
om arbetstidens förläggning före år 1982 fanns i arbetsmiljölagen
och den lagens räckvidd är som nämnts begränsad till Sverige.

På vägtransportområdet gällde tidigare kungörelsen (1972:602)
om arbetstid vid vägtransport. Denna var enligt sin lydelse tillämp-
lig även utanför landets gränser förutsatt att fordonet var registre-
rat i Sverige. Kungörelsen ställde krav på att föraren skulle föra en
arbetstidsbok. Kontrollen sköttes av polisen och bilinspektörer.

¹⁰ Prop. 1976/77:149, sid. 213.

¹¹ Arbetarskyddsstyrelsens beslut 1989-05-09.

Utstationering av arbetstagare

Sedan år 1999 gäller en lag om utstationering av arbetstagare, baserat på ett EG-direktiv¹². Lagen innebär att den utländske arbetsgivare som stationerar ut anställda i Sverige för tillhandahållande av tjänster skall tillämpa svensk lagstiftning om bl.a. semester och arbetstid. Omvänt skall den svenske arbetsgivare som utstationerar arbetstagare till annat EU- eller EES-land tillämpa det landets lagstiftning bl.a. i fråga om längsta tillåtna arbetstid och kortaste vilotid. Direktivet och lagen avser arbetstagare som normalt arbetar i hemlandet men tillfälligt stationeras i annat land och gäller i följande fall:

- när utstationeringen sker enligt avtal som ingåtts mellan det utstationerande företaget och mottagaren av tjänsterna, vilken bedriver verksamhet i det landet,
- när arbetstagaren skall arbeta på ett företag i samma koncern i det andra landet,
- när arbetstagarens företag är ett uthyrnings- eller bemanningsföretag.

Arbetstagare som utstationeras till annat land för att utföra tjänster åt arbetsgivaren hemma faller inte in under någon av nämnda tre kategorier och omfattas följaktligen inte av utstationeringsdirektivet. Det kan t.ex. gälla transport av personer eller gods till eller från annan medlemsstat.

Cabotage (se avsnitt 2.1) i Sverige som förmedlas av en utländsk speditör och cabotage som körs av svenskt företag i annat EU/EES-land, förmedlat av en speditör i Sverige, faller utanför utstationeringslagen. I den mån det föreligger ett avtal mellan arbetsgivaren och mottagaren av transporttjänsten och även övriga kriterier är uppfyllda, omfattas cabotageverksamhet av lagen¹³. Varken direktivet eller lagen anger hur länge utstationeringen skall pågå för att bestämmelserna skall gälla.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster, EGT L 18, 21.1.1997, s. 1, Celex 31996L0071.

¹³ Prop. 1998/99:90, sid. 16.

Kollektivavtal

Om en arbetstidsfråga regleras i kollektivavtal gäller bestämmelsen även utanför Sveriges gränser, t.ex. vid transportarbete¹⁴, såvitt inte annat är bestämt i avtalet. Skulle transportarbetet som en svensk arbetstagarare utför för ett svenskt företag falla under utstationeringslagen får dock avtalet inte medföra mindre förmånliga regler för arbetstagararen än vad som följer av lagstiftningen i det land arbetet utförs.

Kontrollen av efterlevnaden vid vägtransportarbete utomlands

Utgångspunkten för svenska offentligrättsliga reglers geografiska räckvidd är svenska myndigheters kontrollmöjligheter. Som nämnts anser vi att tyngdpunkten i tillsynen av den nya lagens efterlevnad bör ligga på företagskontroller. Vid kontrollerna kommer sannolikt den dokumentation som tas fram genom tillämpningen av EG-förordningarna om kör- och viloperioder samt färdskrivare att utgöra viktiga underlag i tillsynsarbetet. Denna dokumentation skall tas fram och föras oavsett om transportarbetet har bedrivits i Sverige eller utomlands. Utredningen anser därmed att den nya lagen i princip bör gälla även utanför landets gränser, förutsatt att de allmänna villkoren om anknytning till Sverige är uppfyllda. Ett annat villkor är att inte reglerna om utstationering av arbetstagarare innebär att ett annat lands regler skall tillämpas.

6.5.4 Kontroll av andra länders förare

Om vägarbetstidsdirektivets bestämmelser i likhet med reglerna om körtider och viloperioder, hade lagts fast i en tvingande förordning hade samma bestämmelser gällt överallt inom EU- och EES-områdena. Efterlevnaden hade därmed kunnat kontrolleras överallt, oavsett förarens eller transportföretagets nationalitet och oavsett om föraren är arbetstagarare eller egenföretagare.

Eftersom bestämmelserna antogs i ett minimidirektiv, med möjligheter till avvikelser i kollektivavtal, och sekundärt i lag, torde genomförandet av bestämmelserna se olika ut i de olika EU- och

¹⁴ Jfr t.ex. utlandsavtalet mellan Biltrafikens arbetsgivarförbund (BA) och Transportarbetareförbundet.

EES-länderna. Av detta torde följa att frågan om kontroll av andra länders förare och transportföretag blir mycket komplicerad.

Kan man i de olika länderna kräva tillämpning av striktare bestämmelser än direktivets minimibestämmelser av förare från andra länder? Man kan ju tänka sig att det införs längre gående skyddsbestämmelser i vissa länder eller att länder inte utnyttjar direktivets möjligheter till undantag. Kan man då i dessa länder kräva tillämpning av dessa längre gående och striktare bestämmelser även av utländska företags transportarbete i länderna i fråga? Om så skulle bli fallet aktualiseras ett antal praktiska och principiella frågor. Ett exempel kan belysa denna frågeställning.

Ett transportföretag i landet A tillämpar, med stöd i den nationella lagstiftningen i A, ett kollektivavtal i vilket gjorts undantag från bestämmelsen om veckoarbetstid. Företaget skall utföra transportarbete i landet B där längre gående och tvingande regler gäller. Färden går sedan vidare genom länderna C och D, som också har längre gående och tvingande skyddsregler, men annorlunda utformade. Skall transportföretaget från landet A tillämpa olika regler för varje gräns som passeras? I så fall måste det transporterande företaget ha kännedom om de olika ländernas respektive lagstiftning som genomför direktivet. Det skulle då inte räcka att tillämpa minimiföreskrifterna i direktivet. Om detta blir resultatet har mycket lite uppnåtts i fråga om tillnärmning av ländernas lagstiftning. Det skulle också motverka fri rörlighet av varor och tjänster, dvs. grundläggande EG-rättsliga principer.

Sådana faktiska hinder för vägtransporterna kan knappast anses förenliga med dessa EG-rättsliga principer. Avsikten med EU-gemensamma regler i form av ett minimidirektiv torde istället vara att minimireglerna skall gälla lika överallt i EU- och EES-området. Det bör då konstateras att vissa av vägarbetstidsdirektivets regler är möjliga att helt göra undantag ifrån, primärt i kollektivavtal, sekundärt (om inte kollektivavtal kan träffas, se artikel 8) i lag. Det gäller reglerna om veckoarbetstid om högst 60 timmar och nattarbete om högst tio timmar per 24-timmarsperiod.

Här aktualiseras frågan om kontroll av utländska företags transportarbete. Skall det fordon som i exemplet ovan utför transportarbete i länderna B, C och D medföra gällande kollektivavtal överstätt till språken i de olika länderna? Hur skall annars föraren av fordonet kunna visa att företaget tillämpar den lägsta godtagbara gränsen vad gäller veckoarbetstid, dvs. ingen begränsning alls? Eller

skall den kontrollerande myndigheten kontakta sin motsvarighet i landet A och få uppgifterna bekräftade på annat sätt?

Över huvud taget tycks kontroll av utländska företags efterlevnad av direktivets bestämmelser medföra vissa praktiska problem. Som framgått ställer inte direktivet krav på att arbetstagaren medför någon särskild dokumentation som möjliggör kontroller av efterlevnaden av direktivreglerna. Registreringskraven följer istället av reglerna om färdskrivare i EG-förordningen 3821/85. Det som skall registreras i färdskrivaren torde inte fullt ut räcka för att kontrollera efterlevnaden av direktivets bestämmelser. Detta kan kanske som nämnts vara ett problem vid vägkantskontroller av det egna landets förare. Problemet torde emellertid bli större vid sådana kontroller av företag från andra länder. Den av direktivets bestämmelser som verkar mest kontrollerbar beträffande utländska transporter, eftersom undantag inte medges och efterlevnaden normalt torde kunna utläsas i färdskrivardokumentationen, är kravet på rast.

Det skall i detta sammanhang nämnas att EG-kommissionen i ovan nämnda förslag till nytt kontrolldirektiv föreslår att vägkontroller skall avse såväl det egna landets fordon som utländska. Enligt förslaget skall de olika ländernas tillsynsmyndigheter samarbeta med varandra, bl.a. i syfte att underlätta kontroller av utländska fordon¹⁵.

Det följer av ovan sagda att det torde vara förenat med stora praktiska svårigheter för svenska myndigheter att kontrollera de utländska arbetstagare som utför transportarbete i Sverige. Om kontroller skall ske bör de avse vägarbetstidsdirektivets minimiregler. Faller arbetet inom utstationeringsdirektivet skall naturligtvis svensk lagstiftning tillämpas, inte bara med avseende på de regler som följer av vägarbetstidsdirektivet.

6.5.5 Samverkan i fråga om tillsyn

Utredningen föreslår att Arbetsmiljöverket skall ha tillsyn över den föreslagna nya lagen, i likhet med den tillsyn verket i övrigt har över all annan arbetstidslagstiftning. Med tanke på de trafiksäkerhetsaspekter som ligger bakom vägarbetstidsdirektivets bestämmelser, utöver arbetsmiljöhänsynen, torde det vara lämpligt om Arbetsmiljöverket samråder med de myndigheter som hanterar

¹⁵ KOM (2003) 628 slutlig, artikel 4.6.

trafiksäkerhetslagstiftningen. Sådant samråd torde vara lämpligt dels med avseende på den fortlöpande tillsynen, dels med avseende på konkreta fall i samband med dispensärenden eller dylikt.

Det bör läggas till att utredningens förslag inte påverkar polisens kontroll av efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna i EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85.

6.6 Huvudsakligt innehåll i den nya lagen

Vi har tidigare konstaterat (i kapitel 5) att den nya vägarbetstidslag som föreslås för genomförandet av vägarbetstidsdirektivet bör innehålla alla de arbetstidsbestämmelser som skall gälla vid sådant arbete som omfattas av den nya lagen. Därmed uppnås att endast *en* arbetstidsförfattning skall tillämpas vid sådant arbete. Förutom de bestämmelser som har sin bakgrund i direktivet föreslås därför att vägarbetstidslagen skall innehålla bestämmelser motsvarande dem som finns i arbetstidslagen.

Som nämdes i avsnitt 5.5 föreslås att bestämmelser om ordinarie arbetstid, m.m. motsvarande dem i arbetstidslagen, tas in i den nya lagen. Detta är att föredra ur principiell synpunkt. Eventuella framtida ändringar av bestämmelser om ordinarie arbetstid och övertidsuttag, bör omfatta hela arbetsmarknaden, även sådant arbete för vilket nu föreslås en särskild vägarbetstidslag.

Det har också praktiska fördelar. Många arbetstagare som är verksamma inom vägtransportbranschen har olika arbetsuppgifter, t.ex. körning av både taxi och buss. Eftersom den nya lagen endast skall gälla vid visst vägtransportarbete kommer endast en del av dessa personers arbete falla under den nya lagen. Övrigt arbete som personerna utför omfattas av arbetstidslagen. Största möjliga likhet bestämmelserna emellan såväl beträffande innebörd som utformning bör därmed eftersträvas, där så medges av direktivet, så att inte byte av arbetsuppgifter får till följd att olika arbetstidsbestämmelser skall tillämpas. Som nämnts torde en sådan likhet också göra det lättare att träffa kollektivavtal om arbetstidsbestämmelser i sådana företag som bedriver verksamhet som bara delvis faller under den nya lagen.

Likalydande bestämmelser förekommer även i annan lagstiftning. Inom ledighetslagstiftningen finns t.ex. samma bestämmelser i fråga om anställningsskydd och anställningsvillkor i lagar såsom föräldraledighetslagen (1995:584) och lagen (1974:981) om arbets-

tagares rätt till utbildning I de fallen skall samma regler gälla i två olika ledighetssituationer, dvs. föräldraledighet respektive studieledighet. I de båda arbetstidslagarna skall samma arbetstidsbegränsningar gälla, t.ex. avseende ordinarie arbetstid, vid olika arbeten.

En utgångspunkt för förslaget till ny lag är således att så stor likhet som möjligt med arbetstidslagen bör gälla. Vissa språkliga justeringar föreslås som gör texterna enklare. Det är dock inte fråga om ändringar i sak.

Beträffande några frågor anser emellertid utredningen att vissa skillnader i sak är motiverade, trots att detta inte följer av väg-arbetstidsdirektivet. Vi kommer att redovisa vilka dessa är i avsnitt 6.6.6.

En annan utgångspunkt är att den nya lagens bestämmelser i så stor utsträckning som möjligt skall harmoniera med EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85. I kapitel 10 återkommer vi till en mer detaljerad diskussion om bestämmelserna i den nya lagen.

6.6.1 Tillämpningsområde

Den nya lagen föreslås avse arbetstid vid arbete i samband med vägtransporter då EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen skall tillämpas. Lagen föreslås gälla endast de arbetstagare som enligt förordningen eller överenskommelsen betraktas som förare. Utöver arbetet med att köra fordonet avses den övriga arbetstid som hör till förartjänsten.

I arbetstidslagen föreslås ett undantag för sådant arbete som omfattas av den nya lagen. Faller arbetet inom den nya lagen skall alltså arbetstidslagen inte tillämpas.

Det föreslås följaktligen att lagen inte skall tillämpas på dem som medföljer transporten och som enligt EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen inte betraktas som förare. Enligt artikel 3 d) i vägarbetstidsdirektivet skall varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd i ett företag som utför en sådan transport som omfattas av förordningen eller överenskommelsen, omfattas av direktivets bestämmelser. Vid vissa av de berörda transporter förekommer medföljande arbetstagare, som inte betraktas som förare. Det gäller t.ex. vid flyttransporter. Utredningen anser emellertid att det inte kan anföras några trafiksäkerhetsskäl för att låta medföljande arbetstagare omfattas av den nya lagen, som bl.a. ur trafiksäker-

hetssynpunkt i vissa avseenden kommer att innehålla striktare arbetstidsbestämmelser än arbetstidslagen. Detta synsätt föreslås gälla även "lärlingar" och "praktikanter" som särskilt nämns i direktivets definition av arbetstagare (se också ovan i avsnitt 5.4).

Medföljande arbetstagare omfattas inte heller av förordningens eller överenskommelsens kör- och vilotidsbestämmelser, som direktivets bestämmelser är avsedda att komplettera. Om de medföljande arbetstagarna skulle omfattas av vägarbetstidslagen, skulle konsekvensen bli att både den nya lagen och arbetstidslagen måste tillämpas för dem. I arbetstidslagen skulle bestämmelserna om dygnsvila (som sannolikt snart kommer att införas) och veckovila tillämpas. Det blir onödigt krångligt. Utredningen anser att det är bättre om en och samma lag tillämpas för dessa arbetstagare, dvs. arbetstidslagen.

Enligt arbetstidslagen läggs all arbetstid hos arbetsgivaren samman för tillämpningen av lagens bestämmelser, även om arbetet är uppdelat i olika delar. Vägarbetstidslagen bygger på samma princip. Arbete som faller under den nya lagen skall följaktligen läggas samman med arbete som inte faller under den nya lagen, förutsatt att det utförs för en och samma arbetsgivare. Vilka bestämmelser beträffande arbetstidens förläggning, som skall tillämpas (arbetstidslagens eller vägarbetstidslagens), får avgöras från fall till fall beroende på vilket arbete som då utförs.

Däremot anser inte utredningen att arbete som utförs för andra arbetsgivare skall läggas samman hos den arbetsgivare för vilken arbete som faller under lagen utförs, i annat än ett avseende. Det som bör läggas samman är det som följer av vägarbetstidsdirektivet, nämligen arbete som omfattas av den nya lagen, som utförs för annan arbetsgivare (se vidare i avsnitt 6.6.3, under rubriken Den sammanlagda arbetstiden). I övrigt skall alltså arbetstiden räknas hos varje arbetsgivare för sig. Vägarbetstidslagen får därmed även i detta avseende samma innebörd som arbetstidslagen.

Som nämndes i avsnitt 6.5 anser utredningen, till skillnad från vad som gäller enligt arbetstidslagen, att vägarbetstidslagen i princip även bör gälla arbete som utförs utanför Sveriges gränser, förutsatt att villkoren om anknytning till Sverige är uppfyllda. Det måste alltså handla om arbete som utförs av ett företag med säte i Sverige av en i det företaget anställd arbetstagare. Om andra EU-gemensamma regler innebär att det andra landets lag skall tillämpas, tar de reglerna över. Så blir fallet om arbetet omfattas av lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

6.6.2 Dispositivitet och dispens

Vägarbetstidslagen föreslås vara dispositiv till förmån för kollektivavtal, som har slutits eller godkänts av central arbetstagarorganisation, i den utsträckning som vägarbetstidsdirektivet medger. Utredningen föreslår därför att den nya lagen tillförs en föreskrift som innebär att avtal som innebär att mindre förmånliga regler skall tillämpas för arbetstagarna, skall vara ogiltigt. Till skillnad från arbetstidslagen föreslås dock att det inte skall kunna göras undantag från lagen i dess helhet. Skälen för denna skillnad utvecklas nedan i avsnitt 6.6.6.

Direktivet (artikel 8) anger att undantag från vissa av bestämmelserna får göras genom kollektivavtal. Om detta inte är möjligt får undantag medges genom lag. Utredningen anser att denna systematik ansluter väl till motsvarande systematik i arbetstidslagen. I likhet med vad som gäller enligt arbetstidslagen föreslår därför utredningen att Arbetsmiljöverket skall kunna medge avvikelser från lagen (dispens) om kollektivavtal inte kan träffas. Samma villkor föreslås gälla, dvs. det skall föreligga ”särskilda skäl”. Verkets dispenser måste naturligtvis också hållas inom ramen för vad som medges i vägarbetstidsdirektivet.

Det finns en omfattande praxis i form av beslut av Arbetsmiljöverket (tidigare Arbetarskyddsstyrelsen) i fråga om tillämpningen av arbetstidslagen. Den nya lagens regler skall knyta an till denna praxis i de fall det handlar om samma bestämmelser. Se även avsnitt 6.5.5.

6.6.3 Bestämmelser som hämtas från vägarbetstidsdirektivet

Direktivets bestämmelser om maximal veckoarbetstid, nattarbete, raster och registrering samt regler för genomförandet av dessa, skall införas i den nya lagen.

Maximal veckoarbetstid

Enligt direktivet får den genomsnittliga veckoarbetstiden inte överstiga 48 timmar under en beräkningsperiod om maximalt fyra månader. Under en vecka får arbetstiden inte överstiga 60 timmar.

Begränsningen till 60 timmar gäller inte de fall då transporten avser internationell persontransport, som inte är linjetrafik i enlig-

het med artikel 6.1 fjärde stycket i EG-förordningen 3820/85 eller motsvarande bestämmelse i AETR-överenskommelsen. Syftet med detta undantag är att möjligheten att vid sådana transporter kunna köra fordonet under veckans samtliga dagar (och i en följd under veckan därefter i ytterligare fem dagar, innan veckovila tas), skall kunna användas.

I enlighet med direktivet gäller begränsningarna den sammanlagda arbetstiden om arbetstagaren har flera arbetsgivare, förutsatt att arbetet hos de olika arbetsgivarna omfattas av vägarbetsstidslagen.

Nattarbete

Enligt vägarbetsstidsdirektivet får arbetstiden vid nattarbete inte överstiga tio timmar per 24-timmarsperiod. Begreppet "24-timmarsperiod" finns också i EG-förordningen 3820/85. Direktivet innehåller ingen definition av begreppet. Utredningen anser att en praktiskt hanterbar regel i den nya lagen om begränsning av nattarbete bör vara utformad så att den så långt möjligt harmonierar med de regler i EG-förordningen med vilka regeln har ett tydligt samband. Det innebär följande.

Enligt EG-förordningen 3820/85 skall dygnsvila om minst elva timmar i följd tas under varje 24-timmarsperiod. EG-domstolen har i en dom förklarat att med "24-timmarsperiod" avses den period som påbörjas när föraren efter en dygns- eller veckovila aktiverar färdskrivaren¹⁶. Om dygnsvilan delas upp i två eller tre delar, vilket är möjligt förutsatt att den ena delen omfattar minst åtta timmar, skall 24-timmarsperioden anses börja vid slutet av åttatimmarsdelen av vilan och denna del skall alltid ligga sist. Denna definition av 24-timmarsperiod innebär att perioden är rörlig. En ny period påbörjas varje gång en viloperiod avslutas. 24-timmarsperioden kan därmed bli kortare än 24 timmar.

Utredningen anser att nattarbetsregeln så långt möjligt måste bygga på samma definition av 24-timmarsperiod, så att i princip samma begrepp används i förordningen och i vägarbetsstidslagen. Det betyder att begränsningen om högst tio timmar under 24-timmarsperioden, avser den 24-timmarsperiod som påbörjas efter avslutad dygns- eller veckovila. Den arbetstid som då påbörjas får

¹⁶ EG-domstolens dom av den 2 juni 1994, mål C-313/92 (Van Swieten), Celex nr 61992J0313.

pågå i högst tio timmar (under den 24-timmarsperioden) om arbete sker nattetid. Även denna 24-timmarsperiod kan bli kortare än 24 timmar, om nästa dygnsvila avslutas innan 24 timmar har flutit sedan den första 24-timmarsperioden påbörjades. Som framgått påbörjas då, i likhet med EG-förordningens bestämmelser, en ny 24-timmarsperiod.

Eftersom det inte i vägarbetstidsdirektivet eller i den nya lagen finns krav om att föra in arbetstiden i en färdskrivare, kan inte denna del av definitionen av ”24-timmarsperiod” i EG-förordningen 3820/85 användas i vägarbetstidslagen. I både förordningen och den nya lagen kommer dock de nu diskuterade bestämmelserna att utgå från samma tidpunkt, nämligen dygns- eller veckovilans avslutande, för beräkning av såväl dygnsvilan som längsta tillåtna arbetstid vid nattarbete.

Direktivets bestämmelse innehåller även begreppet ”dygnsarbetstid”. Det är den som vid nattarbete inte får överstiga tio timmar per 24-timmarsperiod. Utredningen anser att ”dygn” i begreppet dygnsarbetstid inte kan ha någon självständig betydelse utan måste ses tillsammans med och hänföras till just ”24-timmarsperioden”.

De andra begrepp som direktivets begränsning bygger på är ”nattarbete” och ”nattetid”. Med nattarbete anser utredningen skall avses arbetstid som i vart fall till någon del är förlagd mellan kl. 1.00 och kl. 5.00. Det skall alltså räcka om endast viss del av arbetstiden är förlagd mellan kl. 1.00 och kl. 5.00 för att begränsningen skall gälla. Den föreslagna bestämmelsen innebär emellertid en möjlighet att i företaget bestämma att en annan fyratimmarsperiod mellan kl. 0.00 och kl. 7.00 skall vara ”nattetid” för tillämpning av begränsningen av arbetstiden vid nattarbete. Se också avsnitt 6.2.

Bestämmelsens utformning gör att alla arbetstagare som utför arbete under hela natten kommer att omfattas av en tiotimmarsbegränsning. Utgångspunkten för ”nattetid”, perioden mellan kl. 1.00 och 5.00, täcker den tidpunkt på dygnet då människor i fysiologiskt och medicinskt hänseende är minst aktiva och följaktligen i störst behov av vila och en begränsning av arbetstidens längd¹⁷.

Den möjlighet att på företaget inom vissa ramar bestämma vilken period som skall anses vara ”nattetid”, möjliggör flexibilitet i arbetsorganisation och arbetstidsförläggning. Det är dock viktigt

¹⁷ Torbjörn Åkerstedt, Göran Kecklund, Trötthet och trafiksäkerhet – en översikt av kunskapsläget, sid. 27.

att understryka att flexibiliteten endast finns i de fall arbetstagaren börjar eller slutar någon gång under natten. Kör han eller hon hela natten kan alltså begränsningen inte påverkas. Den period som på företaget bestäms vara "natttid" skall dock ligga fast och knytas till planeringen av arbetstidens förläggning i form av arbetstids-scheman eller dylikt. Perioden får inte ändras i syfte att kringgå nattarbetsbegränsningen. Självfallet måste dock perioden kunna ändras i samband med ändringar av verksamheten och arbetstidens förläggning.

Raster

Arbetstagaren skall ha rast både enligt EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen och enligt vägarbetstidsdirektivet. Förordningens bestämmelse avser rast under körning. Direktivet avser rast under arbetstid. Bägge skall iakttas. En praktiskt tillämpbar reglering kräver att rast som tas enligt förordningen räknas som rast även enligt den nya lagen. I ett avseende innebär förordningen och direktivet dock att så inte kan ske. Enligt artikel 7.4 i förordningen anses föraren ha rast även under "väntetid". Enligt direktivet är väntetid, vars längd inte är känd i förväg, att betrakta som arbetstid (artikel 3 a punkt 1) och rast är inte arbetstid (enligt artikel 3 a punkt 2).

En strikt tillämpning av direktivet skulle alltså innebära att den arbetstagare som har rast enligt förordningen efter 4,5 timmars arbetstid (vi antar i exemplet att körtid = arbetstid), under en väntetid på 45 minuter och om denna väntan inte var känd på förhand, enligt direktivet måste ta ny rast om minst 30 minuter när ytterligare 45 minuter har förflutit. Om väntetiden utsträcks så att mer än nio timmar hinner förflyta mellan körtidens (= arbetets) början och den tidpunkt då arbetstagaren kan återuppta körningen, måste arbetstagaren innan så får ske ta 45 minuters rast, även om väntetiden har pågått i flera timmar.

Detta blir orimligt och utredningen föreslår därför att en rast enligt förordningen skall få räknas som rast även enligt den nya lagen. Eftersom vägarbetstidsdirektivet innebär att väntetid i vissa fall skall räknas som arbetstid, måste den nya lagen innehålla en bestämmelse om att en rast under sådan väntetid samtidigt räknas som arbetstid. I syfte att förenkla reglerna så att det inte skall behöva göras skillnad mellan väntan som inte är känd före avresan

eller strax innan perioden i fråga inleds och väntan som är känd på förhand, föreslås att rast under all väntetid (då arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på arbetsstället beredd att börja arbeta) skall räknas som arbetstid. Det skall dock vara möjligt att i kollektivavtal göra undantag från denna bestämmelse och i avtalet bestämma i vilken omfattning sådan tid skall räknas som arbetstid.

Registrering av arbetstid

Arbetsgivaren skall enligt direktivet ansvara för registrering av arbetstagarnas arbetstid. Det är den faktiska arbetstiden som skall registreras. Kan detta krav uppfyllas genom användande av de uppgifter som enligt artikel 14 i EG-förordningen 3820/85 antingen skall finnas på en tjänstgöringslista (vid linjetrafik för persontransporter) eller registreras i en färdskrivare?

I stor omfattning torde så vara fallet. Arbetsgivaren kan använda sig av den dokumentationen för att tillgodose registreringskraven enligt den nya lagen. Det finns dock skillnader mellan den registrering och dokumentation i övrigt som skall utföras enligt EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85 och den nya vägarbetsstidslagen.

EG-domstolen har i en dom¹⁸ förklarat att föraren, när färdskrivaren inte kan användas, skall föra in uppgift om "annan arbetstid" i diagrambladet. Med annan arbetstid avses enligt domstolen sådan restid som föraren behöver för att överta det fordon som omfattas av kravet att använda färdskrivare, och som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftställe. I den utsträckning som restiden för att överta ett fordon är att betrakta som en resa till arbetet, är detta inte att anse som arbetstid enligt arbetsstidslagen och följaktligen inte heller enligt den nya lagen.

I samma dom har EG-domstolen förklarat att sådan tid då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för EG-förordningen 3821/85 innan han tar över ett fordon på vilket förordningen är tillämplig skall föras in som "annan arbetstid" på diagrambladet. Även här kan uppstå skillnader med vad som skall anses vara arbetstid enligt den nya lagen. Av EG-domen verkar framgå att den tid som föraren kör ett fordon som inte faller under EG-förordningen 3820/85 skall registreras även om arbetet utförs

¹⁸ Mål C-297/99 (Skills Motor Coaches Ltd), domen meddelad den 18 januari 2001.

för annat företag, för vilket det senare arbetet utförs. Enligt den föreslagna nya vägarbetstidslagen skall emellertid (i enlighet med direktivet) endast arbetstid för samme arbetsgivare registreras, om den andra arbetstiden avser arbete som faller utanför den nya lagen. Vidare innebär inte domen en skyldighet för föraren att registrera transportarbete som faller utanför EG-förordningen 3820/85, vilket utförs efter arbete som faller under förordningen. Den nya vägarbetstidslagen innebär emellertid att även sådan arbetstid skall inräknas och registreras av arbetsgivaren, förutsatt att den utförs för samme arbetsgivare.

Det finns alltså ingen total samstämmighet mellan de uppgifter som skall registreras eller dokumenteras på annat sätt enligt EG-förordningarnas regler och direktivets regler om registrering så som de föreslås genomförda i svensk rätt genom vägarbetstidslagen. I stor omfattning torde dock som nämnts arbetsgivaren kunna använda sig av den dokumentation som tas fram genom tillämpning av EG-förordningarna, men vissa kompletteringar kan behövas.

Ett annat underlag som arbetsgivaren kan använda sig av är arbetstidsböcker, eller dylikt. Inom åkeribranschen används redan arbetstidsböcker. Även de tjänstgöringslistor som enligt EG-förordningen 3820/85 skall användas vid linjetrafik, kan utnyttjas som underlag.

Det som enligt den föreslagna nya vägarbetstidslagen skall registreras är övertid, mertid, den sammanlagda arbetstiden, nattarbete samt rasternas förläggning. De två första frågorna tas med i förslaget i syfte att få en överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen. De tre sist nämnda avser de bestämmelser i den nya lagen som genomför vägarbetstidsdirektivet. Uppgifterna skall förvaras i två år hos arbetsgivaren, i enlighet med vad som föreskrivs i direktivet.

6.6.4 Bestämmelser som hämtas från arbetstidslagen

Arbetstidslagens bestämmelser om ordinarie arbetstid, nödfallsövertid, besked om arbetstidens förläggning och pauser föreslås tas in i vägarbetstidslagen.

Detta gäller i princip även bestämmelsen om övertid. Beträffande denna föreslås emellertid en något enklare språk. Ingen förändring i sak är dock avsedd. Ordet "jourtid" har strukits eftersom den

regeln inte föreslås tas in i den nya lagen. Vidare föreslås att begränsningen av hur mycket övertid som får tas ut per månad slopas. Argumenten för detta beskrivs i avsnitt 6.6.6. Per kalenderår skall dock samma begränsning gälla som i arbetstidslagen, dvs. 200 timmar.

Beträffande mertid föreslås samma regel gälla som i arbetstidslagen, med den ändring som följer av att det inte föreslås någon särskild begränsning av jourtid i den nya lagen.

6.6.5 Tillsyn, sanktioner m.m.

Arbetsmiljöverkets tillsyn över vägarbetstidslagens efterlevnad och behörighet att meddela förelägganden eller förbud, skall följa motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen. Det är viktigt att det även ur ett tillsynsperspektiv finns en överensstämmelse mellan den nya lagen och arbetstidslagen. Verkets tillsyn skall kunna avse arbete som faller både under vägarbetstidslagen och under arbetstidslagen. Reglerna för detta bör därmed vara de samma. Det har tidigare nämnts (avsnitt 6.5.5) att det torde vara lämpligt om Arbetsmiljöverket i tillsynen över den nya lagen samråder med de myndigheter som svarar för tillsynen av trafiksäkerhetslagstiftningen.

Omfattningen av myndighetstillsynen påverkas av om kollektivavtal träffas. Som berördes i avsnitt 6.5 torde vägarbetstidsdirektivets utformning och den föreslagna nya lagen i vissa avseenden vara svåra att förena med intentionerna i EG-kommissionens förslag till nytt kontrolldirektiv. Se även avsnitt 7.1.

Även straffbestämmelserna om påföljd för brott mot lagen föreslås utformade på samma sätt som motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen. Arbetstidslagens bestämmelser om övertidavgifter föreslås också tas in i den nya lagen, liksom bestämmelserna om överklagande av Arbetsmiljöverkets beslut.

6.6.6 Skillnader mellan arbetstidslagen och vägarbetstidslagen

I detta avsnitt redogörs för vilka bestämmelser i arbetstidslagen som inte tas in i vägarbetstidslagen och skälen för detta.

Undantag för ”okontrollerbart” arbete, m.m.

Arbetstidslagen gäller inte vid arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat (2 § punkt 1 arbetstidslagen). Inte heller gäller lagen arbete som utförs av arbetstagare med företagsledande ställning eller som har förtroendet att själva disponera sin arbetstid (2 § punkt 2 den lagen).

För att avgöra om det först nämnda undantaget, kontrollerbarheten, är tillämpligt (dvs. inte arbete i arbetstagarens hem, sådant arbete är alltid undantaget), får en bedömning göras av om arbetsgivaren har en rimlig möjlighet att kontrollera när arbetet börjar och slutar. I lagförarbetena nämns arbete som utförs av handelsresande och visst skogsarbete som exempel på okontrollerbart arbete i lagens mening. Även visst arbete inom den öppna hälso-, sjuk- och socialvården kan vara okontrollerbart. Vägtransportarbete nämns inte. I praxis tillämpas undantaget restriktivt. I ett utlåtande beträffande arbete som utfördes av två kraftstationsmaskinister (daterat 1979-01-30), konstaterade Arbetarskyddsstyrelsen att eftersom arbetsgivaren hade möjlighet att ange de huvudsakliga arbetsuppgifterna och när de skall utföras, och arbetsuppgifterna dessutom hade en regelbunden karaktär, skulle arbetet anses kontrollerbart för arbetsgivaren.

Det andra undantaget, förtroendet att själv disponera arbetstiden, avser arbeten där arbetstagaren i regel kan välja att vara ledig under vad som normalt är den ordinarie arbetstiden. Arbetstagaren kan t.ex. ha ansvar för att vissa arbetsuppgifter blir färdiga i tid. Det kan enligt förarbetena handla om arbeten av administrativ eller konstnärlig art.

Då vägarbetstidsdirektivet till skillnad från det allmänna arbetstidsdirektivet inte medger undantag för den typ av arbete som enligt arbetstidslagen är okontrollerbart eller då arbetstagaren har förtroendet att disponera sin arbetstid, kan sådana undantag inte införas i den nya lagen i fråga om de bestämmelser som härrör från direktivet. Däremot kan undantagen gälla för bestämmelserna i övrigt, dvs. för dem som hämtas från arbetstidslagen. Det måste då övervägas om det är lämpligt att ”kontrollerbarheten” slår igenom för vissa av lagens bestämmelser men inte för andra.

I de fall arbetets början och slut är svårt för arbetsgivaren att kontrollera, kan man tänka sig en ordning som innebär att föraren, dvs. den anställde, själv görs ansvarig för reglernas efterlevnad, i

vart fall de regler som kommer från vägarbetsstidsdirektivet. Att ansvaret på detta sätt i vissa fall läggs på den enskilde arbetstagaren kan jämföras med det ansvar som enligt EG-förordningen 3820/85 tillkommer föraren, för iakttagande av t.ex. dygnsvila, veckovila och rast. Det kan också jämföras med vad som gällde i 1972 års vägtrafikkungörelse. En sådan ordning skulle emellertid kunna medföra att arbetstagare görs okontrollerbara för arbetsgivaren, och att arbetsgivarens ansvar för arbetstidsbestämmelserna urholkas. Det torde kunna uppstå oklarheter om vem som borde vara ansvarig och vem som faktiskt är ansvarig i konkreta situationer.

Utredningen anser att eftersom arbetsgivaren bestämmer över transportuppläggningsen, rutter m.m., dvs. arbetets organisation, och denna är avgörande för arbetstidens förläggning, är det rimligt att inte ta in undantag för okontrollerbart arbete i vägarbetsstidslagen. Graden av självständighet i arbetstidshänseende för arbetstagare i vägtransportbranschen torde vara mycket begränsad. Arbetstagarna bör i allt väsentligt anses vara kontrollerbara. Att inte ta in ett undantag för okontrollerbart arbete i den nya lagen kan därför inte anses strida mot principerna i arbetstidslagen eller mot den praxis som utvecklats.

Det är tvärtom rimligt att arbetsgivaren i planeringen och ledningen av verksamheten alltid iakttar lagens regler, att arbetsgivaren t.ex. ser till att rutter läggs så att raster kan tas enligt lagens regler, att nattarbetsbegränsningarna kan iakttas, osv. Detta ansvar för arbetsgivaren, även i de fall han inte har möjlighet att övervaka att t.ex. rast tas senast efter sex timmars arbete, skall ses tillsammans med straffbestämmelserna. Straff kan åläggas den arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en arbetstagare i strid mot t.ex. rastbestämmelsen. Den arbetsgivare som i arbetsplaneringen ser till att transportscheman och rutter läggs så att t.ex. rast kan tas i enlighet med lagens bestämmelser, skall inte kunna dömas för brott mot lagen.

Inte heller anser utredningen att arbetstidslagens undantag för arbete som utförs av arbetstagare med företagsledande ställning, eller arbete som utförs av dem som har förtroende att själva disponera sin arbetstid, är relevanta att ta in i lagen.

Dispositiviteten

I vägarbetstidsdirektivet kan gränserna för avtalsfriheten utläsas betydligt tydligare än i det allmänna arbetstidsdirektivet, till vilket hänvisas i den EG-spärr som finns i arbetstidslagen. Detta talar för att de gränser som finns klart bör framgå i vägarbetstidslagen. Gränserna tar sikte på veckoarbetstid om högst 48 timmar i genomsnitt under maximalt sex månader, raster om viss minsta längd efter viss arbetstid samt krav på registrering av arbetstid.

Man skulle likväl kunna tänka sig att vägarbetstidslagen medger att dess bestämmelser helt undantas genom kollektivavtal, förutsatt att gränserna för avtalsfriheten i direktivet iakttas, och att efterlevnaden av begränsningarna i princip helt överläts till kollektivavtalens parter. Så har skett i arbetstidslagen.

Kommittédirektivet anger dock att utredningen skall fästa särskilt avseende vid att efterlevnaden av de regler som föreslås kan kontrolleras på ett effektivt sätt. Enligt arbetstidslagen bortfaller myndighetstillsynen av lagen helt, om den i sin helhet undantas genom kollektivavtal. I lagen finns i stället en skadeståndssanktion för arbetsgivaren vid brott mot lagens EG-spärr. Mot bakgrund av utredningens uppdrag och de trafiksäkerhetssynpunkter som, utöver arbetsmiljöhänsynen, ligger bakom bestämmelserna föreslår utredningen en reglering som innebär att myndighetstillsynen kommer att kvarstå i de delar som inte avtalas bort. Som nämnts kommer vissa bestämmelser att vara tvingande.

Ett ytterligare argument för en sådan lösning är att det på EU-nivå finns en tydlig vilja att utveckla en mer strikt syn på kontroll av efterlevnad. Gemensamma regler för detta håller på att utvecklas (jfr det ovan nämnda förslaget till nytt kontroldirektiv i avsnitt 4.1).

Jourtid

Enligt direktivet skall tid som arbetstagaren inte fritt kan disponera över och då han eller hon måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra arbete, räknas som arbetstid. Detta skulle med arbetstidslagens terminologi närmast benämnas "jourtid". Eftersom jourtid förekommer i mycket begränsad omfattning i vägtransportsektorn anser vi att arbetstidslagens jourtidsbegrepp inte bör föras in i vägarbetstidslagen. Eftersom den nya lagen kommer att inne-

hålla en ny begränsning av veckoarbetstiden (högst 60 timmar/vecka och 48 timmar/vecka i genomsnitt under en fyramånadersperiod) som skall inkludera sådan arbetstid som kan anses vara jourtid, anser vi att förenklingssynpunkter talar för att den särskilda begränsning av jourtid (50 timmar/månad) som finns i arbetstidslagen inte skall tas in i den nya lagen.

Månadsbegränsningen av övertid

Enligt arbetstidslagen begränsas möjligheterna till uttag av övertid dels per fyraveckorsperiod respektive kalendermånad, dels per kalenderår. Det föreslås att begränsningen per fyraveckorsperiod respektive kalendermånad inte tas in i den nya lagen.

Skälet härtill är att vägarbetstidslagen tillförs en begränsning av den totala veckoarbetstiden till 60 timmar. De nuvarande begränsningarna per fyra veckor respektive kalendermånad (till 48 respektive 50 timmar), hindrar inte förläggning av alla övertidstimmar under t.ex. två veckor. Det skulle innebära 64 eller 65 timmars arbetstid. Läggas övertidstimmar ut under en vecka kan det den veckan bli 88 eller 90 timmar. Den nya begränsningen innebär att det inte någon vecka går att ta ut mer än 60 timmar.

Ändringen innebär därmed ett byte av en regel som är mer begränsande och som ger ett bättre skydd sett över en kalendermånad, men som inte hindrar stora uttag av arbetstid under en vecka eller under en tvåveckorsperiod, mot en regel som ur skyddssynpunkt är bättre under sådana perioder, men som inte innebär samma begränsning under kalendermånaden. Över en fyramånadersperiod innebär emellertid de nya bestämmelserna en mer omfattande begränsning än vad som följer av arbetstidslagens nuvarande regler, eftersom det införs en begränsning av den genomsnittliga maximala arbetstiden till 48 timmar per vecka under en sådan period. Sett över året föreslås som nämnts samma begränsning gälla för övertidsuttag, dvs. 200 timmar.

Nattvila

Enligt 13 § arbetstidslagen skall alla arbetstagare ha ledigt för nattvila. I ledigheten skall tiden mellan kl. 24 och kl. 5.00 ingå. Avvikelse får göras om arbetet med hänsyn till dess art, allmänhetens

behov eller andra särskilda omständigheter måste pågå även nattetid. Detta undantag är tillämpligt inom vägtransportområdet, enligt den praxis som fastställts av Arbetsmiljöverket¹⁹. Det är därför inte relevant att ta in motsvarande bestämmelser i vägarbetstidslagen.

Inom ramen för den ytterligare EU-anpassning av arbetstidslagen som f.n. bereds av regeringen, diskuteras om det bör införas en bestämmelse om dygnsvila, i enlighet med det allmänna arbetstidsdirektivet. Det direktivet föreskriver en dygnsvila om minst elva timmars sammanhängande ledighet per 24-timmarsperiod. Utredningen konstaterar att någon sådan bestämmelse inte är relevant att ta in i vägarbetstidslagen, eftersom särskilda bestämmelser om dygnsvila finns i EG-förordningen 3820/85. Det är dessa bestämmelser om dygnsvila som skall tillämpas i samband med sådant arbete som omfattas av den nya lagen.

Veckovila

I 14 § arbetstidslagen finns bestämmelser om veckovila. Eftersom bestämmelserna om veckovila i EG-förordningen 3820/85 skall tillämpas vid sådant arbete som omfattas av den föreslagna nya lagen, är det inte aktuellt att ta in en bestämmelse om veckovila motsvarande arbetstidslagens i vägarbetstidslagen.

Anteckningar om jourtid, övertid och mertid

Enligt 11 § arbetstidslagen skall arbetsgivaren föra anteckningar om jourtid, övertid och mertid. Eftersom den nya lagen inte kommer att innehålla någon särskild jourtidsbegränsning, kommer följaktligen ingen särskild registrering av sådan arbetstid att krävas. De närmare kraven vad gäller registrering av arbetstid i vägarbetstidslagen återkommer vi till i författningskommentarerna i kapitel 10.

Avslutande kommentarer

Eftersom vägtransportområdet omfattas av både den allmänt hållna arbetstidslagen (och det till den lagen hörande författningar) och

¹⁹ Se t.ex. Arbetarskyddsstyrelsens utlåtande daterat 1983-12-20, avseende nattarbete på godsterminaler för lastbilstrafik. I utlåtandet hänvisar styrelsen till undantagsregelns tillämpning på godstransporter.

särskilda regler avseende kör- och vilotid, torde det i den praktiska tillämpningen av reglerna förekomma vissa oklarheter om vilka regler som gäller.

Det framgår t.ex. inte av arbetstidslagen om vägtransportsektorn omfattas av undantaget för s.k. okontrollerbart arbete. Vilket arbete som omfattas av det undantaget framgår endast i förarbeten och arbetsmiljöverkets praxis. Inte heller framgår det av arbetstidslagen vilka verksamheter som omfattas av undantaget från bestämmelsen om nattvila. Även här är man hänvisad till lagförarbeten och praxis.

Vidare torde oklarhet kunna uppkomma om vilka regler om t.ex. raster och veckovila, m.m. som skall tillämpas. Att EG-förordningens bestämmelser om detta gäller är ju alldeles klart, men gäller dessutom arbetstidslagens bestämmelser om rast och veckovila?

De nu beskrivna skillnaderna mellan arbetstidslagen och den föreslagna nya lagen torde bidra till att klargöra vilka arbetstids- respektive kör- och vilotidsregler som gäller för dem som omfattas av vägarbetstidslagen.

7 Framtida ändringar av EU:s regler om vägtransporter

Det förslag till genomförande av vägarbetstidsdirektivet som presenteras i detta betänkande bygger på regler som har trätt i kraft och som skall börja tillämpas senast den 23 mars 2005.

Som tidigare redogjorts för (avsnitt 6.4) innehåller direktivet bestämmelser som innebär att dess framtida tillämpningsområde, i fråga om tillämpningen på egenföretagare, kommer att bli föremål för politiska beslut. Likaså kommer innehållet i de regler som eventuellt då skall gälla för egenföretagare att ånyo diskuteras.

Vi har i den tidigare framställningen också pekat på andra faktorer som kan komma att få betydelse för de förslag som presenteras i detta betänkande. I avsnitt 4.1 nämndes att kommissionen har presenterat förslag till ändringar av EU:s regler om kör- och vilotider samt färdskrivare (EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85) och ett förslag till nytt kontrolldirektiv.

I avsnitt 5.4 konstaterade vi att vägarbetstidsdirektivet visserligen inte innehåller något ”beställansvar”, men att det i samband med andra förslag som för närvarande diskuteras (t.ex. ändring av reglerna om kör- och vilotid) finns delar som om de antas kan komma att innebära införandet av ett sådant på vägtransportområdet.

I avsnitt 6.5 diskuterades vissa kontrollfrågor, bl.a. i ljuset av kommissionens förslag till nytt kontrolldirektiv. Vi pekade där på vissa delar som torde vara svåra att förena med vägarbetstidsdirektivet.

Dessa redan lagda och kommande förslag om ändringar av EU-reglerna på vägtransportområdet och kompletteringar av befintliga EG-förordningar och direktiv tyder på en ambition att vidareutveckla den gemensamma transportpolitiken, bl.a. för att få till stånd en mer effektiv och enhetlig efterlevnad av bestämmelserna på området.

I detta kapitel återknyter vi till resonemangen i de tidigare avsnitten i syfte att belysa hur vägtransportdirektivet och den av oss föreslagna vägarbetstidslagen kan komma att påverkas av de nämnda förslagen till ändringar och kompletteringar av gällande regler, om dessa skulle komma att genomföras. Diskussionen fokuseras på kontrollfrågorna och tillämpningen av vägarbetstidsdirektivets regler på egenföretagare.

7.1 Effektivare regler genom en förbättring av kontrollen

Som tidigare nämnts överlämnade kommissionen i december 2003 ett förslag till ett nytt kontrolldirektiv¹, som även innefattar regler om kontroll av att vissa av bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet följs. Vidare pågår arbete för att förbättra bl.a. färdskrivarens prestanda.

Vi kan efter att ha tagit del av förslaget till nytt kontrolldirektiv svårligen tänka oss att det är möjligt att genom gemensamma regler inom EU effektivt kontrollera bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet (se avsnitt 6.5). Om det föreslagna kontrolldirektivet antas i sin nuvarande form måste enligt vår uppfattning EU:s arbetstidsregler på vägtransportområdet utformas annorlunda än i vägarbetstidsdirektivet.

För att åstadkomma en effektiv och enhetlig grundläggande kontroll bör för alla förare tvingande regler gälla, företrädesvis i en gemensam EG-förordning. De bestämmelser som inte bedöms kunna innefattas i en förordning, för att trafiksäkerhetssyftet kan anses underordnat, bör för de förare som är arbetstagare kunna hänföras till det allmänna arbetstidsdirektivet. Detta är också en utveckling som vi har kunnat iaktta under de senaste åren genom att EU:s allmänna arbetstidsregler har kommit att omfatta tidigare undantagna grupper (t.ex. alla arbetstagare inom järnvägstransportsektorn, alla icke mobila arbetstagare inom andra transportsektorer, m.fl.). Se avsnitt 3.1.

Om egenföretagare skall omfattas av reglerna förstärks argumenten för att på EU-nivå skilja mellan regler som skall vara tvingande för alla förare (för vilka enhetliga kontroller skall utföras), och regler om arbetstid som till viss del skall vara dispositiva

¹ KOM (2003) 628 slutlig.

och som endast skall gälla för förare som är arbetstagare. Se vidare i följande avsnitt.

7.2 Vagarbetstidsdirektivet och egenföretagare

7.2.1 Bakgrund och argument

I avsnitt 6.4 har vi redogjort för om och när vägarbetstidsdirektivet skall tillämpas på egenföretagare och vad som dessförinnan skall ske. Där påpekade vi också att det i direktivet görs skillnad mellan egenföretagare som uppfyller definitionen i artikel 3 e första stycket och dem som inte gör det. För de senare skall samma skyldigheter och rättigheter gälla som för arbetstagare.

I detta avsnitt fortsätter vi diskussionen om de frågor som aktualiseras om direktivet skall tillämpas på egenföretagare. Först kan konstateras att det i debatten, både före och efter direktivets antagande, har framförts argument för varför egenföretagare bör omfattas av direktivet, respektive inte omfattas.

Bland dem som anser att direktivet skall gälla även för egenföretagare nämns att om så inte blir fallet uppstår risk för dels att regler kringgås, dels att konkurrensen mellan företag snedvrids.

Från den fackliga sidan hänvisas till användandet av utländsk arbetskraft på den svenska arbetsmarknaden, bl.a. inom byggnads- och transportsektorn. Man pekar på att det har blivit vanligare att utländsk arbetskraft utför arbete åt svenska företag som egenföretagare trots att det kan anses att den som utför arbetet arbetar under arbetstagarliknande förhållanden. Arbetet utförs ofta mot en ersättning under den gängse lönenivån. Eftersom personerna i fråga inte anställs blir inte de arbetsrättsliga reglerna tillämpliga.

Om direktivet tillämpas för alla förare kan reglerna inte så lätt kringgås. Om det dessutom för de egenföretagare som inte uppfyller kriterierna i artikel 3 e första stycket, skulle bestämmas att samma regler skall gälla som för arbetstagare försvåras nämnda typ av avtalsförhållanden. I syfte att uppnå dessa förbättringar så snart som möjligt anser man att vägarbetstidsdirektivets regler för de egenföretagare som inte uppfyller samtliga villkor i artikel 3 e första stycket, skall träda i kraft samtidigt som för arbetstagare.

Från arbetsgivarsidan framförs att vägarbetstidsdirektivet inte bör tillämpas på egenföretagare överhuvudtaget. Det finns principiella skäl mot lagstiftad begränsning av arbetstiden för andra än

arbetstagare. Likaså menar arbetsgivarsidan att en uppdelning i två grupper av egenföretagare är felaktig.

De farhågor som tas upp av den fackliga sidan har även påpekats av kommissionen. Vid behandlingen i ministerrådet av kommissionens förslag var också den svenska ståndpunkten att alla förare, såväl arbetstagare som egenföretagare, skulle omfattas av direktivet. Ett av skälen bakom denna ståndpunkt var att man bedömde att det fanns risk för att ett ökande antal förare inte skulle komma att omfattas av arbetstidsreglerna. Att på vissa villkor innefatta andra än arbetstagare först år 2009 var resultatet av en politisk kompromiss.

Det är rimligt att utgå från att de erfarenheter som görs under den period då vägarbetstidsdirektivet endast gäller arbetstagare kommer att ingå i underlaget till den rapport som kommissionen skall överlämna till Europaparlamentet och rådet senast i mars år 2007.

7.2.2 Egenföretagare i svensk arbets- och trafiksäkerhetsrätt

Den av oss föreslagna vägarbetstidslagen bör endast reglera arbetstiden för de förare som är arbetstagare. För dem är vägarbetstidsdirektivets syfte om säkerhet och hälsa mycket centralt.

Det är däremot främmande för svensk tradition att innefatta andra än arbetstagare i en arbetsrättslig lagstiftning. Om egenföretagare i mars år 2009 kommer att omfattas av de nya arbetstidsreglerna i vägarbetstidsdirektivet måste ökad trafiksäkerhet och en ytterligare tillnärmning av konkurrensvillkoren bedömas vara de främsta syftena med de nya bestämmelserna. Utgångspunkten bör då vara att dessa förare skall omfattas av arbetstidsreglerna inte i egenskap av företagare, utan som förare.

I EU gäller redan nu genom EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen samma kör- och vilotidsregler för alla förare inom den tunga yrkesmässiga trafiken, såväl anställda förare som egna företagare. Vidare har i Sverige regler om maximal arbetstid per 24-timmarsperiod och vilotid för yrkesförare tidigare reglerats i en indispositiv trafikförfattning, nämligen kungörelse (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m.m., som gällde lika för alla förare, såväl anställda som egenföretagare. Kungörelsen hade ett utpräglat trafiksäkerhetssyfte. Reglerna tog sikte på att begränsa

arbetstiden för förare mellan viloperioder och angav längden på viloperioderna. Kungörelsen upphävdes den 1 januari 1995.

På transportområdet finns således redan en tradition att reglera körtider i tvingande författningar. I Sverige har som ovan nämnts i viss begränsad omfattning även arbetstider reglerats. En liknande lösning bör övervägas inför år 2009, om vägarbetstidsdirektivet skall tillämpas för förare som är egenföretagare.

7.2.3 Frågor att lösa om reglerna skall omfatta egenföretagare

Som nämndes i avsnitt 6.4 skulle en indelning av egenföretagare i olika kategorier medföra att en rättslig kategori tillskapas som för närvarande inte finns i svensk rätt, nämligen en egenföretagare som inte uppfyller samtliga kriterier i artikel 3 e första stycket och för vilken enligt direktivet samma arbetstidsbegränsningar som för arbetstagare skall tillämpas. Bibehålls skillnaden mellan olika kategorier egenföretagare kan det dels leda till rättsliga oklarheter om vem som skall räknas som vad, dels få praktiska konsekvenser genom att befintliga och ändamålsenliga sätt att organisera verksamheten i t.ex. lastbilscentraler riskerar att brytas upp.

Om egenföretagarna kommer att omfattas av vägarbetstidsdirektivet anser utredningen, med hänvisning till 8 kap. 3 § regeeringsformen, att genomförandet bör ske i en särskild lag. Skälet till detta ställningstagande är 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. I sammanhanget aktualiseras också en rad principiella, såvitt vi vet tidigare inte prövade frågor.

Flera bestämmelser i vägarbetstidsdirektivet är i sin nuvarande utformning inte 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. Direktivets bestämmelser i artikel 4 b skall inte genomföras för andra än arbetstagare.

Om arbetstidsregler skall gälla andra än arbetstagare bör de utformas så att ansvaret för efterlevnaden åläggs föraren. Ansvaret för registrering av arbetstiden bör ligga hos föraren själv. Eftersom syftet med de regler som gäller dessa förare främst måste vara ökad

trafiksäkerhet och jämnare konkurrensvillkor synes ansvaret för kontrollen av att reglerna efterlevs lämpligen kunna ligga hos de myndigheter som nu utför kontrollen av att kör- och vilotidsreglerna (i EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85) följs, dvs. polismyndighet.

Det är, som tidigare påpekats, rimligt att anta att direktivet kan komma att ändras för att kunna tillämpas på andra än arbetstagare i samband med att den rapport från kommissionen som nämns i artikel 2.1 tredje stycket i direktivet blir föremål för behandling och politiskt beslut av Europaparlamentet och rådet. Det är också nödvändigt att finna lösningar så att inte förare som är egenföretagare kommer att omfattas av mindre flexibla bestämmelser än de som skall gälla för arbetstagare. En möjlighet som skulle kunna övervägas är att dessa förare ges möjlighet att tillämpa gällande branschavtal om maximal veckoarbetstid och nattarbete i stället för motsvarande bestämmelser i den lagstiftning som skulle komma att gälla för egenföretagare.

7.2.4 Slutsatser angående egenföretagare

Utredningen konstaterar att frågan om vägarbetstidsdirektivet från år 2009 skall gälla för egenföretagare torde vara öppen och bli föremål för nya politiska beslut. De två kategorierna egenföretagare bör rimligen hanteras på samma sätt, både i fråga om direktivet över huvud taget skall tillämpas för egenföretagare och avseende tidpunkt för ikraftträdandet av de bestämmelser som i så fall skall gälla.

Sverige bör inte nu binda sig för lösningar som innebär att direktivets regler skall tillämpas på andra än arbetstagare.

Vad gäller frågor om olika kategorier egenföretagare anser utredningen att det vore bättre att även fortsättningsvis endast ha begreppen arbetstagare och egenföretagare. Det finns i Sverige en väl fungerande praxis för att dra skiljelinjen mellan dessa grupper. Detta har beskrivits i avsnitt 6.4. Till det kan läggas att Arbetsdomstolen i ett antal rättsfall² uttalat sig om inhyrning av arbetsplatser (frisörstolar). I rättsfallen har domstolen kommit in på förhållanden såsom hur verksamheten utåt sett presenteras för allmänheten, hur bokföring, skatteplikt och försäkringar hanteras samt om det finns någon "företagsrisk" hos den arbetspresterande parten.

² AD 1978 nr 7, 1979 nr 12, 1983 nr 134 och 1988 nr 175.

De frågor som tas upp av den fackliga sidan avser generella problem, även om de varierar från sektor till sektor, och torde vara mer påtagliga på vägtransportområdet. I detta sammanhang kan noteras att, inte minst mot bakgrund av EU:s förestående östutvidgning, har t.ex. frågan om kontroll och rutiner för att säkerställa att F-skattsedlar endast innehas av företagare som bedriver näringsverksamhet och inte av personer som egentligen tillhör kategorin arbetstagare, och som därmed berövas sina rättigheter som arbetstagare, blivit aktuell och föremål för politiska åtgärder.³

Vi menar att det är viktigt att man vid behandlingen i parlamentet och rådet av kommissionens förslag till nya kör- och vilotidsregler (som skall ersätta dem i EG-förordningen 3820/85) och till nytt kontrolldirektiv är medveten om och beaktar de oklarheter som föreligger i fråga om den framtida tillämpningen av vägarbets-tidsdirektivet på andra än arbetstagare. Om bestämmelserna även skall gälla egenföretagare bör, som nämndes i avsnitt 7.1, övervägas att införliva vägarbets-tidsdirektivets obligatoriska minimiregler i en EG-förordning, medan övriga delar av direktivet förs till det allmänna arbetstidsdirektivet. Detta skulle också påverka möjligheterna till en enhetlig grundläggande kontroll av reglernas efterlevnad.

7.2.5 Vissa medlemsstaters inställning till frågan om egenföretagare

Kommissionens förslag om ett särskilt direktiv om arbetstid inom vägtransportsektorn var kontroversiellt genom att det omfattade även förare som är egenföretagare. Denna principiella fråga var central och väckte ett starkt engagemang hos medlemsstaterna, som vid behandlingen i rådet var splittrade i frågan.

Spanien, Finland och Grekland röstade i rådet mot antagandet av direktivet. Spanien, där över 60 % av transportföretagarna är egenföretagare, menade i ett uttalande att det stred mot principen om fri företagsamhet och att inkluderingen av egenföretagare i direktivets tillämpningsområde skulle motverka nyföretagandet inom transportnäringsen och begränsa transportföretagens utvecklingspotential genom att förändra den rättsliga ramen. Man framhöll i det spanska uttalandet att småföretagarna inte skulle komma

³ Se t.ex. interpellation 2003/04:149 den 24 november 2003 av Camilla Sköld Jansson (v) till statsrådet Hans Karlsson om utländsk arbetskraft.

att veta om de ”... agerar som företagare eller i en arbetstagarrelation som vilken arbetstagarare som helst, eller om de, i sämsta fall, är bundna av de begränsningar, men saknar de rättigheter som gäller för den sistnämnde”. Man pekade även på svårigheten att kontrollera att reglerna efterlevs av egenföretagarna.

Även Finland, som godkände den gemensamma ståndpunkten, eftersom frågan huruvida förare som är egenföretagare skulle omfattas av direktivet blev avhängig av kommissionens konsekvensutredning, röstade mot antagandet av direktivet. Finland konstaterade att de särskilda förhållandena i landet i flera avseenden hade beaktats i förslaget till direktiv, men uttalade att Finland inte kunde godkänna en bestämmelse som medför att förare som är egenföretagare efter viss tid skulle omfattas av begränsningarna av arbetstiden.⁴

Den 16 maj 2002 väckte Konungariket Spanien talan vid EG-domstolen mot Europeiska unionens råd och yrkade att domstolen skulle ogiltigförklara direktivet 2002/15/EG.⁵ Till grund för talan anförde Spanien bl.a. att det förhållandet att egenföretagare omfattas av direktivets tillämpningsområde kränker den grundläggande rätten till fri utövning av yrkes- och näringsverksamhet, hämmar bildandet av nya företag och begränsar transportföretagens utvecklingsmöjligheter.

Republiken Finland väckte därefter, den 17 juni 2002, talan i EG-domstolen mot Europaparlamentet och Europeiska unionens råd,⁶ och yrkade att domstolen skulle ogiltigförklara direktivet i den utsträckning som det avsåg förare som är egenföretagare. Som grund för yrkandet anförde Finland, förutom bristande behörighet för gemenskapen att reglera arbetstiden för förare som är egenföretagare och åsidosättande av proportionalitetsprincipen, att parlamentet och rådet hade åsidosatt principen om fritt yrkesutövande genom att låta förare som är egenföretagare omfattas av direktivet. Finland åberopade även arbetstidsbegränsningens effekter på små och medelstora företag och menade att begränsningen av arbetstiden påverkade deras konkurrensmöjligheter på ett annat sätt än de stora företagens.

De båda målen, som förenats av domstolen, är ännu inte avgjorda. Muntlig förhandling inleddes i februari 2004.

⁴ Europeiska unionens råd, dokument 6377/02 ADD 1, s. 4–5.

⁵ Mål C-184/02, EGT C 169/24, 13.7.2002.

⁶ Mål C-223/02, EGT C 202/10, 24.8.2002.

8 Genomförandet av vägarbets- tidsdirektivet i andra länder

Utredningen har under arbetet varit i kontakt med de genomförande myndigheterna i Finland (Arbetsministeriet), Estland ("Ministry of Economic Affairs and Communications"), Norge (Samferdselsdepartementet och Direktoratet for arbeidstilsynet), Danmark (Arbejdsministeriet), Nederländerna ("Ministry of Transport, Public Works and Water Management"), Polen ("Ministry of Infrastructure") och Tyskland (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen).

Vi har besökt Finland den 30 oktober 2003, Estland den 31 oktober 2003, Norge den 7 november 2003 och Danmark den 6 februari 2004. Vid dessa besök diskuterades den närmare innebörden av vissa begrepp och definitioner i vägarbets-tidsdirektivet, vissa tolkningsfrågor, behandlingen av förare som är egenföretagare m.m.

Vi har även tagit del av en sammanställning och enkät som utarbetats av "Department for Transport" i Storbritannien och mottagit uppgifter om genomförandet av direktivet i Polen.

I februari 2004 erhöles per e-post information om genomförandet av vägarbets-tidsdirektivet i Nederländerna och Tyskland, samt kompletterande uppgifter från Estland.

Länderna valdes ut efter samråd med arbetsmarknadens parter och berörda branschorganisationer. Det rör sig om länder vilkas transportörer är viktiga konkurrenter till de svenska. När det gäller åkeriverksamhet har dessa länder vitt skilda näringsstrukturer, alltifrån Nederländerna med storskalig åkeriverksamhet till Estland, där enligt uppgift från den genomförande myndigheten åkerinärningen till 80 % består av företag med 1–4 fordon.

Vid våra kontakter med de genomförande myndigheterna framkom att länderna, med undantag av Polen, ännu befinner sig i början av genomförandearbetet. I Polen har ett förslag till lagstiftning överlämnats till det polska parlamentet. Förslaget antogs inte vid

parlamentets första behandling. I stället sker nu en omarbetning av förslaget, som enligt uppgift beräknas kunna antas i april 2004.

Vid kontakterna framkom att samtliga länder gjort eller står inför vägvalet mellan en inriktning på arbetsrätt/kollektivavtal eller trafiksäkerhet vid genomförandet av direktivet. I vissa länder betonas arbetsmarknadsparternas roll, dispositiva regler och möjligheten att göra undantag från vissa av direktivets bestämmelser. I andra länder synes det än så länge vara oklart om tyngdpunkten i genomförandet kommer att ligga i arbetsrätten/kollektivavtal eller i en reglering som återfinns i trafikförfattningarna. Frågan om direktivets tillämpning på förare som är egenföretagare kan komma att hanteras olika i länderna. I avsnitt 7.2.5 berördes vissa länders inställning i denna fråga.

De uppgifter och det material som vi har erhållit har vi överlämnat till Näringsdepartementet för kännedom tillsammans med vårt betänkande.

9 Förslagets konsekvenser

Enligt utredningens uppdrag skall förslagets konsekvenser för arbetstagarna och arbetsgivarna analyseras. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt de kostnader som kan uppstå för berörda företag. Dessa frågor diskuteras nedan i avsnitt 9.1 och 9.2.

I 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474) anges vilka konsekvenser som i övrigt skall redovisas. Vi konstaterar att förslagen i betänkandet inte påverkar statens, kommunernas eller landstingens kostnader eller intäkter. Utredningen bedömer också att förslagen inte har några nämnvärda samhällsekonomiska konsekvenser.

Inte heller torde förslagen ha betydelse ur en allmän jämställdhetssynpunkt. Striktare arbetstidsregler, t.ex. att högst 60 timmar får tas ut per vecka, kan göra det enklare att kombinera arbetsliv och familjeliv. Eftersom kvinnor generellt sett tar ett större ansvar för det oavlönade hemarbetet, skulle det kunna hävdas att förslagen kan ha viss positiv betydelse för kvinnors möjligheter att arbeta i vägtransportbranschen, som är en mycket mansdominerad bransch¹. Andra faktorer, såsom flexibel arbetstid och attityder, torde emellertid ha väl så stor betydelse för kvinnors vilja och möjligheter att arbeta i branschen. Det skall nämnas att deltidsarbete är förhållandevis vanligt förekommande i branschen².

Om striktare arbetstidsregler gör det enklare att kombinera arbete och familjeliv och om en skärpning av sådan lagstiftning gör att fler kvinnor söker sig till branschen, kan förslagen i någon mening sägas ha viss positiv betydelse ur jämställdhetssynpunkt. Andelen kvinnor i branschen skulle bli högre. Detta är dock naturligtvis en ganska begränsad aspekt på jämställdhet mellan kvinnor och män.

¹ Enligt uppgift från Transportarbetareförbundet är ca 4 % av de medlemmar i förbundet som omfattas av EG-direktivet kvinnor.

² Ca 18 % av de medlemmar i Transportarbetareförbundet som omfattas av direktivet arbetar deltid, enligt uppgift från förbundet.

Av de övriga förhållanden som kan påverkas av utredningens förslag, och som därför enligt kommittéförordningen skall analyseras i betänkandet, bedömer vi att ett särskilt avsnitt bör ägnas åt effekterna för de små företagen. Denna fråga diskuteras nedan i avsnitt 9.3.

9.1 Konsekvenser för företag allmänt, konkurrensfrågor, m.m.

Såvitt utredningen har kunnat inhämta innebär inte de nya reglerna generellt sett något behov av större förändringar av de arbetstidsförhållanden och den bemanning som gäller för närvarande inom vägtransportbranschen. Vägarbetstidsdirektivet anger de yttre ramarna för hur mycket arbetstid som får tas ut.

I många avseenden gäller regler i kollektivavtal som innebär striktare begränsningar av arbetstidsförhållandena än vad som följer av vägarbetstidsdirektivet och den föreslagna nya lagen. Det torde innebära att reglerna i vägarbetstidslagen i flertalet fall inte får några nämnvärda direkta konsekvenser. För vissa arbetstagare, de som under vissa perioder har mycket arbetstid och som arbetar långa arbetspass, kan reglerna medföra vissa begränsningar. Om detta kommer att leda till ökade kostnader för företagen och hur stora de i så fall blir är mycket svårt att bedöma.

De regler som tas över från arbetstidslagen kommer fortsatt vara helt dispositiva till förmån för kollektivavtal. Detta kommer även att gälla de regler som följer av vägarbetstidsdirektivet, i den utsträckning som direktivet medger. Betydande möjligheter kommer alltså finnas att anpassa reglerna i kollektivavtal.

Den bestämmelse som ur kostnadssynpunkt skulle kunna få betydelse för t.ex. godstransportarbetet, är den som avser begränsning av nattarbete. En betydande del av godstrafiken nattetid bedrivs enligt ett schema som innebär att arbetstiden för förarna förläggs med tio timmar per dygn under fyra dygn i sträck. Beroende på vägtransporternas natur uppstår ibland förseningar och arbetstiden utsträcks då till fler än tio timmar. De transporter som kommer att omfattas av begränsningen av nattarbetstiden till tio timmar, kan därför eventuellt behöva organiseras om i något avseende, såvitt inte avvikelser från detta överenskoms i kollektivavtal. Utredningen har emellertid inte haft möjlighet att bedöma

vilka eventuella merkostnader en omorganisation skulle medföra, t.ex. i form av behov av extra personal.

Ett av vägarbetstidsdirektivets tre syften är tillnärmning av konkurrensvillkoren. Det faktum att reglerna givits i form av ett minimidirektiv, vars regler i stor omfattning skall kunna avvikas ifrån, och inte en tvingande EG-förordning, gör som nämnts att det kan bli delvis olika regler som kommer att gälla i EU- och EES-länderna.

I kapitel 2 har vi kort redogjort för de svenska vägtransportföretagens ansträngda konkurrenssituation. Där framgår att svenska åkerier som är verksamma på konkurrensetsatta marknader har ett kalkylmässigt högre kostnadsläge än utländska konkurrenter. Utformningen av den arbetsrättsliga lagstiftningen finns inte med som förklaring till skillnader i kostnadsläge i SIKA-rapporten. Det måste dock antas att väsentligt mer långtgående skyddsregler, eller omvänt, väsentligt sämre skydd ur arbetstagsynpunkt, har betydelse på konkurrensetsatta marknader såsom viss del av vägtransportsektorn.

Det förslag till lagstiftning för genomförande av vägarbetstidsdirektivet som utredningen lämnar, ligger nära direktivet ur skyddssynpunkt. Det är utredningens bedömning att de regler som föreslås inte kommer att försämra de svenska företagens konkurrenssituation i förhållande till andra EU- och EES-länder. För beskrivning av genomförandet i vissa andra länder hänvisas till kapitel 8.

9.2 Konsekvenser för arbetsmiljön

Som nyss nämndes torde inte den lagstiftning som föreslås generellt sett innebära några väsentliga ändringar av de rådande arbetstidsförhållandena i branschen. Förslagen innebär dock vissa förbättringar ur arbetsmiljösynpunkt.

Det föreslås som nämnts en maximigräns för hur mycket arbetstid som får tas ut per vecka. Gränsen läggs, i enlighet med vägarbetstidsdirektivet, på 60 timmar. Denna gräns gäller inte, också det i enlighet med direktivet, vid internationella persontransporter som inte är linjetrafik. EG-förordningen 3820/85 medger upp till 74 timmar under en vecka enbart i körtid. Under en tvåveckorsperiod får dock körtiden uppgå till högst 90 timmar. Dessutom medger arbetstidslagen ytterligare arbetstid. Arbetstiden begränsas

emellertid av de kollektivavtal som gäller inom branschen. Ur lagstiftnings synpunkt innebär dock veckobegränsningen en skärpning. I praktiken torde denna skärpning bara ha betydelse i enstaka fall. Generellt sett gäller som nämnts andra förhållanden.

En annan del i förslaget som kan ha positiv betydelse ur hälso- synpunkt, och även ur trafiksäkerhetssynpunkt, är begränsningen av nattarbete. Bestämmelsens utformning gör att alla arbetstagare som utför arbete under hela natten kommer att omfattas av en tiotimmarsbegränsning. Utgångspunkten för ”natttid”, perioden mellan kl. 1.00 och 5.00, täcker den tid på dygnet då människor i fysiologiskt och medicinskt hänseende är minst aktiva och följaktligen i störst behov av vila och begränsning av arbetstidens längd³.

Det är också viktigt att uppmärksamma att förslaget innebär att arbetstiden för varje arbetstagare som kommer att omfattas av den nya lagen, skall registreras. På varje berört företag skall alltså finnas en dokumentation av arbetstidsförhållandena. I dag kan den bestämmelse i arbetstidslagen som säger att arbetsgivaren skall föra anteckningar över jourtid, övertid och mertid, frångås genom kollektivavtal. Bestämmelsen om registrering av arbetstid i vägarbetstidslagen blir dock inte dispositiv. Detta torde vad gäller såväl myndighetstillsyn som möjligheter för de fackliga organisationerna att ta del av arbetstidsförhållandena på företagen vara en förbättring i arbetsmiljöhänseende.

9.3 Konsekvenser för små företag

I kapitel 2 har vi kort berört omfattningen av de mindre företagen i branschen. Som framgick är antalet små företag ganska stort, huvuddelen av dessa torde dock vara egenföretagare. Inom gods- transportsektorn har de medelstora och större åkerierna ökat i antal under de senaste åren. Andelen små företag är dock fortfarande stort. År 2002 hade ca 5 500 åkerier endast en lastbil över 3,5 ton med yrkestrafikmärke. Antalet med mellan två och fem bilar var ca 3 400. Detta av ett totalt antal åkerier om drygt 10 000.

I huvudsak torde samma kommentarer som givits i avsnitt 9.1 för företagen allmänt vara relevanta för de mindre företagen. Några tillägg bör emellertid göras, som sammanhänger med de små företagens lägre administrativa kapacitet.

³ Torbjörn Åkerstedt, Göran Kecklund, Trötthet och trafiksäkerhet – en översikt av kunskapsläget, sid. 27.

Nya eller ändrade lagregler tar relativt sett mer tid i anspråk för det mindre företaget att tillämpa. Utredningen konstaterar att regelverket på vägtransportområdet, vad gäller arbetstid, kör- och vilotider, är omfattande och komplext. Förslaget att införa en ny vägarbetstidslag och helt undanta det arbete som omfattas av den nya lagen från arbetstidslagen läggs som nämnts i förenklings syfte.

Att samla alla arbetstidsregler för visst vägtransportarbete i en lag och att göra tillämpningsområdet identiskt med EU-förordningen 3820/85 och AETR-överenskommelsen, torde underlätta överblick och göra lagstiftningen enklare att tillämpa, inte minst för de mindre företagen. Samma sak torde följa av att den föreslagna nya lagen klargör vilka regler som faktiskt gäller, där det i dag kan anses råda oklarhet, dels beroende på att vissa av arbetstidslagets regler är allmänt hållna, dels beroende på att det i arbetstidslagen och i EG-förordningen 3820/85 finns regler om i stort sett samma sak, t.ex. i fråga om rast och veckovila.

SimpLexförordningen

Beträffande de frågeställningar som enligt 3 § (punkterna 1–12) *SimpLex*förordningen (1998:1820) skall analyseras kan följande nämnas.

Utredningen har konstaterat att det i svensk rätt saknas regler motsvarande flertalet av dem som finns i vägarbetstidsdirektivet. Nya regler behöver följaktligen införas i svensk rätt (punkt 1).

Vi har prövat de huvudsakliga alternativen för att genomföra direktivet, dvs. kollektivavtal eller lagstiftning. Det saknas förutsättningar för att genomföra reglerna genom kollektivavtal. Utredningen har prövat olika sätt att genomföra bestämmelserna i författningsform (punkt 2).

Som nyss nämdes torde ny lagstiftning relativt sett medföra mer administrativt arbete för små företag än för större. Utredningen försöker utforma förslagen så att förenklingsmöjligheter utnyttjas, t.ex. i form av att införa en ny samlad arbetstidslag för sådant arbete som omfattas av direktivet och att undanta allt sådant arbete från arbetstidslagen. Den nya vägarbetstidslagen kommer därmed att tillämpas för samma arbete som EU:s kör- och vilotidsregler. Ändras tillämpningsområdet för de senare, ändras lagens tillämpningsområde automatiskt. Utredningen har också i övrigt så långt möjligt försökt harmonisera förslaget till ny lag med bestäm-

melseerna i EG-förordning 3820/85 (jfr förslagen till bestämmelser om rast och nattarbete i den nya lagen).

Vissa nya administrativa moment kommer den nya lagen dock att medföra, t.ex. i form av krav på registrering av arbetstid och krav på arbetsgivaren att skriftligen begära information av arbetstagaren om arbete hos annan arbetsgivare. Som nämnts torde beträffande registreringen av arbetstid mycket av den dokumentation som redan tas fram genom tillämpningen av EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85 kunna användas. För arbetsgivaren torde det dock ändå bli fråga om att samla ihop sådan dokumentation och kanske i vissa fall komplettera den, för att registreringskraven i den nya lagen skall anses tillgodosedda. Kraven om registrering och information om arbete hos annan arbetsgivare är tvingande regler i vägarbetstidsdirektivet (punkterna 3–5).

Utredningen bedömer att förslagen inte kommer att påverka konkurrensförhållandena till nackdel för småföretagen i förhållande till de större företagen, eller på annat sätt (mer än i administrativt avseende) påverka dem mer än de större företagen (punkterna 6–7).

Vad gäller kontrollen av efterlevnaden kommer det alltid att finnas dokumentation över arbetstidsförhållandena på berörda företag. Detta krav torde inte medföra några skillnader mellan stora och små företag ur tillsynssynpunkt. Det har tidigare nämnts att registreringskravet relativt sett är mer betungande ur administrativ synpunkt för små än för stora företag (punkt 8).

Det är inte relevant att föreslå några tidsbegränsningar för reglernas tillämpning på små företag (punkt 9). I kraftträdandedatumet är bestämt i direktivet (punkt 10).

Med hänsyn till regelverkets komplexitet vore det värdefullt om Arbetsmiljöverket i samråd med de myndigheter som hanterar tillsyn och kontroll på trafiksäkerhetsområdet, informerade om den nya lagstiftningen och dess samband med arbetstidslagen och EG-förordningen 3820/85 respektive AETR-överenskommelsen. Utredningen har emellertid inte haft möjlighet att bedöma hur denna lämpligast utformas. Det bör också vara möjligt för parts- och branschorganisationer att föra ut information. Anslutningsgraden bland arbetsgivare, arbetstagare och företag är som nämnts hög (punkt 11).

Som framgick i kapitel 1 har utredningen haft omfattande kontakter med företrädare för såväl arbetsmarknadens parter som branschorganisationer. Dessa organisationer representerar såväl stora som små företag (punkt 12).

10 Författningskommentarer

I detta kapitel kommenteras bestämmelserna i den föreslagna vägarbetstidslagen mer i detalj. När det är fråga om samma bestämmelse som i arbetstidslagen görs endast en hänvisning till den lagen. Som tidigare nämnts handlar det i vissa fall om exakt samma bestämmelse, avseende lydelse och innebörd. I andra fall avviker bestämmelsen i den föreslagna lagen något från närmast motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen, men ansluter nära i fråga om innebörd. I övrigt handlar det om andra bestämmelser än dem som finns i arbetstidslagen. Vilken slags regel det är fråga om framgår av kommentarerna till respektive paragraf.

1 §

Den första paragrafen anger vägarbetstidslagens tillämpningsområde. Lagen gäller för arbete i samband med vägtransporter vid vilka EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen skall tillämpas. AETR-överenskommelsen gäller (som nämntes i kapitel 4) vid internationella vägtransporter till eller från eller i transit genom länder som tillträtt AETR men som inte är parter i EES-avtalet, för hela färden då transporten utförs med ett fordon som är registrerat i ett AETR-land eller i en EES-stat, och till eller från ett land som inte tillträtt AETR och som inte heller är part i EES-avtalet, vid färd inom EES då transporten utförs med fordon som är registrerat i ett sådant tredjeland. AETR-överenskommelsens bestämmelser är identiska med dem som finns i EG-förordningen 3820/85.

Dessa regelverk innehåller dels obligatoriska undantag, dels möjligheter för enskilda länder att undanta vissa fordonsslag inom sitt eget territorium. Denna möjlighet har Sverige fullt ut utnyttjat genom att i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter

m.m. undanta alla de fordonsslag från tillämpningen av EG-förordningen 3820/85 som medges i förordningen.

Detta betyder att vägarbetstidslagen skall tillämpas i samband med vägtransporter avseende gods eller personer. I fråga om gods-transporter är huvudregeln att fordonets högsta tillåtna vikt skall överstiga 3,5 ton. För persontransporter gäller bestämmelserna fordon avsedda för transport av fler än nio personer, inklusive förare. Är det fråga om linjetrafik skall linjens längd överstiga 50 kilometer. Undantagen till dessa huvudregler framgår av artikel 4 och 13 i EG-förordningen 3820/85. Motsvarande undantag i AETR-överenskommelsen finns i artikel 2.

Vägarbetstidslagen skall i princip även gälla arbete som utförs utanför Sveriges gränser, förutsatt att villkoren om anknytning till Sverige är uppfyllda. Förutsättningen är att arbetet utförs av ett företag med säte i Sverige av en i det företaget anställd arbetstagare. Om andra EU-gemensamma regler innebär att det andra landets lag skall tillämpas, tar de reglerna över. Så blir fallet om arbetet omfattas av lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Att lagen gäller vid arbete då EG-förordningen 3820/85 skall tillämpas, kan få den konsekvensen att om transportarbete utförs med ett nationellt undantaget fordonsslag (t.ex. persontransport av högst 17 personer) i ett annat EU- eller EES-land, i vilket detta fordonsslag inte har undantagits från tillämpning av förordningens bestämmelser, lagen ändå kommer att tillämpas. Den möjlighet i förordningen för enskilda länder att inte tillämpa bestämmelserna vid vissa fordonsslag inom sitt eget territorium avser emellertid sådana transporter som i allt väsentligt torde utföras enbart i det egna landet. Den nämnda konsekvensen torde därmed bli ovanlig.

Vägarbetstidslagen gäller endast de som enligt EG-förordningen 3820/85 eller AETR-överenskommelsen skall anses vara förare. För dessa gäller lagen all arbetstid som sammanhänger med förartjänsten. Enligt arbetstidslagen läggs allt arbete för samme arbetsgivare samman för tillämpning av lagens regler. Detta skall gälla även för tillämpningen av den nya lagens bestämmelser.

I andra stycket hänvisas till EG-förordningen 3820/85 och AETR-överenskommelsen, för de begränsningar av körtider och de viloperioder (i form av dygns- och veckovila) som skall iakttas vid sådant arbete som omfattas av den nya lagen.

I det tredje stycket finns en hänvisning till arbetstidslagen, för sådant arbete som inte omfattas av den nya lagen. I det tredje stycket anges också att olika arbetsuppgifter för samma arbets-

givare summeras, även arbeten som kommer att falla under de olika arbetstidslagarna.

Om en arbetstagare t.ex. arbetar som bussförare och för samma arbetsgivare kör linjetrafik dels kortare linjer än 50 kilometer, dels längre, skall arbetstiden summeras. Det blir alltså inte fråga om att räkna detta som två arbeten. Allt arbete utförs för samma arbetsgivare och skall rymmas inom vad som för en arbetsgivare får tas ut i form av ordinarie arbetstid, övertid, sammanlagd veckoarbetstid, m.m.. Det gäller även annat arbete än vägtransportarbete. Vilka regler om arbetstidens förläggning som skall tillämpas beror på vilket arbete som utförs just då. Att arbete för samma arbetsgivare på detta sätt läggs samman, får också till följd att det arbete som den i exemplet nämnda arbetstagaren utför nattetid skall omfattas av den nya lagens begränsning av arbetstiden vid nattarbete. Se vidare i kommentaren till 9 §.

2 §

Avvikelse från vägarbetstidslagen får göras så långt som det medges i direktivet, förutsatt att detta bestäms i ett kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation. Från bestämmelsen om nödfallsövertid får även i likhet med vad som gäller i arbetstidslagen göras avvikelser genom lokalt kollektivavtal, som dock får gälla i högst en månad. Möjligheterna till avvikelser och förhållandet till relevanta EG-rättsliga regler är därmed utformade på i princip samma sätt som i arbetstidslagen.

Som framgår av avsnitt 6.6.1 föreligger dock en skillnad jämfört med arbetstidslagen. Den nya lagen kan inte avtalas bort helt. De tvingande reglerna skall Arbetsmiljöverket ha tillsyn över, inte avtalsparterna själva såsom är fallet enligt arbetstidslagen om den lagen helt undantagits genom ett kollektivavtal. Verket har tillsyn även över de dispositiva bestämmelserna i arbetstidslagen i den mån det inte i kollektivavtal har avtalats om avvikelser.

De tvingande bestämmelserna gäller den sammanlagda genomsnittliga veckoarbetstiden, som får uppgå till högst 48 timmar under en beräkningsperiod om maximalt sex månader, rast samt kravet att registrera arbetstiden. Detta framgår av första och andra styckena.

Enligt direktivet skall perioder av väntan, då arbetstagaren inte själv kan disponera över sin tid och måste befinna sig på arbetsstället beredd att utföra arbete, räknas som arbetstid. Detta har i den

nya lagen betydelse för bestämmelserna om den sammanlagda arbetstiden (8 §), nattarbete (9 §) och rast (11 §). Direktivet öppnar för att arbetsmarknadsparterna kan komma överens om i vilken omfattning sådan tid skall räknas som arbetstid. Denna möjlighet införs i den nya lagen i bestämmelsens tredje stycke.

3 §

Bestämmelsen om ordinarie arbetstid har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen.

4 §

Bestämmelsen om vad som är övertid har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen utom i ett avseende. Skillnaden är att den nya lagen inte innehåller någon särskild jourtidsbegränsning. Bestämmelsen om vad som är övertid kan därmed inte hänvisa till någon jourtidsbegränsning. Utredningen anser inte att borttagandet av den särskilda jourtidsbegränsningen medför att mer arbetstid kommer att betraktas som övertid. Vad som är ordinarie arbetstid, övertid respektive annan arbetstid, får anses vara väl definierat och det finns sedan länge en fast praxis för tillämpningen av dessa begrepp.

I andra stycket har lydelsen förenklats något jämfört med motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen. Någon skillnad i sak är det dock inte fråga om.

5 §

Bestämmelsen om hur mycket övertid som får tas ut har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen, med den skillnaden att det i den nya lagen inte tas in de begränsningar som finns i arbetstidslagen för övertidsuttag per fyraveckorsperiod respektive kalendermånad. Uttaget av övertid under ett kalenderår föreslås i likhet med vad som gäller enligt arbetstidslagen vara 200 timmar.

6 §

Bestämmelsen om nödfallsövertid har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen.

7 §

Bestämmelsen om vad som är mertid har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen utom i ett avseende. Liksom beträffande övertidsbestämmelsen är skillnaden att den nya lagen inte innehåller någon särskild jourtidsbegränsning. Inte heller mertidsbestämmelsen kan därmed hänvisa till någon jourtidsbegränsning. Inte heller beträffande mertid anser utredningen att borttagandet av jourtidsbegränsningen kommer att få någon konsekvens, i form av att mer arbetstid kommer att betraktas som mertid. Arbetstidsbegreppen är väl definierade och sedan länge använda i praxis.

8 §

Här införs i första stycket den begränsning av den genomsnittliga sammanlagda veckoarbetstiden som enligt direktivet skall gälla per fyramånadersperiod. För den praktiska tillämpningen av denna bestämmelse kan det i kollektivavtal bestämmas att perioden översetts till motsvarande antal veckor.

I andra stycket införs direktivets begränsning av den sammanlagda arbetstiden per vecka.

I tredje stycket anges i enlighet med direktivet att bestämmelsens begränsningar gäller den sammanlagda arbetstiden om arbetstagaren har flera arbetsgivare, förutsatt att arbetet hos de olika arbetsgivarna omfattas av lagen.

I direktivets bestämmelse finns också en formföreskrift, som säger att arbetsgivaren skall skriftligen begära och arbetstagare skriftligen inlämna information om arbete hos annan arbetsgivare. Det föreslås att även denna del i bestämmelsen tas in i den nya lagen. Därmed torde en del oklarheter och bevisvärigheter kunna undvikas. Det krav som åligger arbetsgivaren är att i samband med anställningens ingående skriftligen informera arbetstagaren om att denne skall inkomma med skriftlig uppgift om arbete hos annan arbetsgivare. Arbetsgivarens begäran skall naturligtvis inte endast avse vad som då är aktuellt utan även att arbetstagaren skall lämna sådan information i framtiden om det skulle bli aktuellt med arbete för annan eller andra arbetsgivare. Får arbetsgivaren senare på annat sätt kännedom om att arbetstagaren arbetar för annan arbetsgivare bör han eller hon erinra om sin begäran till arbetstagaren att lämna

skriftliga uppgifter om detta. Om arbetsgivaren skriftligen begärt information men arbetstagaren underlåter att inkomma med sådana uppgifter, skall en direkt straffsanktion inte kunna ådömas arbetsgivaren.

Arbetstagarens skyldighet att förse arbetsgivaren med skriftliga uppgifter föreslås inte bli straffsanktionerad. Ingen annan bestämmelse i vare sig arbetstidslagen eller den nya lagen är straffsanktionerad i förhållande till arbetstagaren. Den nu berörda bestämmelsen blir då för arbetstagaren en icke sanktionerad ordningsföreskrift. Underlåter arbetstagaren att inkomma med de uppgifter han eller hon skall göra enligt vägarbetstidslagen och som begärts av arbetsgivaren, kan det leda till andra arbetsrättsliga konsekvenser. Det kan i sammanhanget också nämnas att det i kollektivavtal förekommer begränsningar av arbetstagares möjligheter att ha s.k. bisysslor.

Som nämdes i kommentaren till 2 § skall tid som arbetstagaren inte fritt kan disponera över i vissa fall räknas in i arbetstiden. I det fjärde stycket föreslås att detta klargörs i förhållande till begränsningen av den sammanlagda arbetstiden. Av denna bestämmelse följer också motsatsvis att det som i arbetstidslagen kallas jourtid inte skall räknas in i ordinarie arbetstid, övertid eller mertid, enligt 3, 4, 5 och 7 §§ i den nya lagen (jfr kommentarerna till de bestämmelserna).

I syfte att uppnå samstämmighet med arbetstidslagen, efter den ytterligare EU-anpassning av den lagen som f.n. är under utarbetande, föreslås att det i fjärde stycket också anges vilka ledigheter som för tillämpningen av denna bestämmelse skall likställas med arbetstid, dvs. semesterledighet och sjukfrånvaro.

9 §

Här införs direktivets regel om begränsning av arbetstiden vid nattarbete. Som påpekats i avsnitt 6.6.3 föreslås begränsningen gälla under den 24-timmarsperiod som påbörjas efter avslutad dygns- eller veckovila. Om det handlar om en arbetstagare som utför olika arbetsuppgifter, först arbete som faller under arbetstidslagen och sedan arbete som faller under den nya lagen, får den viloperiod som skall vara utgångspunkten för 24-timmarsperioden, utgöras av den viloperiod som skall tas enligt arbetstidslagen.

I avsnitt 6.6.3 konstaterades också att med nattarbete avses arbetstid som i vart fall till någon del är förlagd mellan kl. 1.00 och

kl. 5.00. Det skall alltså räcka om endast viss del av arbetstiden är förlagd mellan kl. 1.00 och kl. 5.00 för att begränsningen skall gälla. Bestämmelse skall dock innehålla en möjlighet att i företaget bestämma att en annan fyratimmarsperiod mellan kl. 0.00 och kl. 7.00 skall vara "nattetid" för tillämpning av begränsningen av arbetstiden vid nattarbete.

Sammantaget innebär bestämmelsen att arbetstagare som utför arbete under hela natten kommer att omfattas av en tiotimmarsbegränsning. Arbete någon gång mellan kl. 3.00 och kl. 4.00 kommer alltid att omfattas av begränsningen oavsett mellan vilka klockslag "nattetid" förläggs. Vid arbete som antingen avbryts före kl. 3.00 eller påbörjas efter kl. 4.00 kommer det genom förläggningen av "nattetid" finnas en möjlighet att inte omfattas av begränsningen. Därmed kommer bestämmelsen att innehålla ett visst incitament till arbetstidsförläggning som inte omfattar hela natten, i de fall detta inte är nödvändigt.

Liksom vid begränsningen av den sammanlagda arbetstiden, skall viss tid som arbetstagaren inte fritt kan disponera över räknas in i arbetstiden för tillämpning av begränsningen av nattarbete. Detta klargörs i första stycket.

Bestämmelsen innehåller i tredje stycket en möjlighet att tillfälligtvis göra undantag från begränsningen. Ett sådant undantag medges i arbetstidslagen i bestämmelsen om veckovila, "om det föranleds av något särskilt förhållande som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren". Om en sådan undantagsmöjlighet inte finns kan knappast arbetspass om tio timmar planeras. Det skulle alltid behövas en marginal för oförutsedda hinder, såsom trafikolyckor. En undantagsmöjlighet behövs ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det ligger i sakens natur att varken avtal eller dispens är något alternativ i en faktisk situation som inte har kunnat förutses. Regleringen kan jämföras med möjligheten till undantag i artikel 12 i EG-förordningen 3820/85.

Viktigt är dock att regeln skall ta sikte på undantagsfall och inte ingå som en del i arbetstidsförläggningen. Längre arbetspass än tio timmar skall inte förläggas vid nattarbete. Om behov av längre arbetspass förutses, skall överenskommelse om det träffas i kollektivavtal eller, om det inte är möjligt, medges i dispens (se vidare nedan).

10 §

Bestämmelsen om en skyldighet för arbetsgivaren att ge besked om ändringar av den ordinarie arbetstidens förläggning har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen.

11 §

I bestämmelsens första stycke införs en erinran om att raster under körtid skall förläggas enligt EG-förordningen 3820/85.

Enligt andra stycket skall därutöver gälla att arbete aldrig får utföras längre 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.

Som nämdes i kommentaren till 2 § skall tid som arbetstagaren inte fritt kan disponera över i vissa fall räknas in i arbetstiden. I det tredje stycket anges hur sådana perioder av väntan skall betraktas vid tillämpning av rastbestämmelsen. Det nämdes i avsnitt 6.6.3 att sådan väntetid skall räknas både som rast och som arbetstid om inte annat bestäms i kollektivavtal.

12 §

Bestämmelsen om pauser har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelse i arbetstidslagen.

13 §

I avsnitt 6.3.3 har beskrivits vilka underlag arbetsgivaren kan använda sig av för registreringen av arbetstid. Det som skall registreras är övertid, mertid, sammanlagd veckoarbetstid, nattarbete samt rasterna förläggning. Registreringen skall även omfatta de uppgifter som inhämtats angående utförd arbetstid för andra arbetstagare (se kommentaren till 8 §).

Av bestämmelsen framgår att arbetstagarna har rätt att få del av de registrerade uppgifter som gäller honom eller henne. Även den fackliga organisation som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att få del av registreringen.

Om det i kollektivavtal träffas överenskommelse om avvikelse från lagen i hela den omfattning som vägarbetstidslagen medger, skall det av registreringen gå att utläsa hur lagens tvingande bestämmelser tillämpas. De tvingande bestämmelserna är som framgått begränsningen av veckoarbetstiden till högst 48 timmar över en beräkningsperiod som får utsträckas till maximalt sex månader och hur rasterna är förlagda.

14 §

Möjligheterna till dispens föreslås följa motsvarande möjligheter i arbetstidslagen, med de skillnader som följer av att vissa bestämmelser föreslås utgå eller få en annan utformning.

15 och 16 §§

Bestämmelserna om Arbetsmiljöverkets tillsyn över lagens efterlevnad och behörighet att meddela förelägganden eller förbud, har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen, med undantag för vad som följer av att verket enligt den nya lagen inte kommer att utfärda några föreskrifter.

17–23 §§

Straffbestämmelserna, hänvisningen till påföljden för brott mot kollektivavtal som har trätt i lagens ställe samt bestämmelserna om overtidsavgifter och överklaganden är utformade med ledning av motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen.

I fråga om straffbestämmelserna skall följande läggas till. Det förhållandet att vägtransportarbete bedrivs utanför företagslokaler gör naturligtvis att en arbetsgivare ofta inte kan se till att arbetstagaren t.ex. tar rast enligt lagens bestämmelser. Arbetsgivarens straffansvar skall ses med utgångspunkt i det förhållande att det är han eller hon som leder och planerar verksamheten. Arbetsgivarens skall t.ex. se till att rutter läggs så att raster kan tas enligt lagens regler, att nattarbetsbegränsningarna kan iaktas, osv. Den arbetsgivare som i arbetsplaneringen ser till att transportscheman och rutter läggs så att t.ex. rast kan tas i enlighet med lagens bestämmelser och som följer upp och påtalar bristande efterlevnad, skall inte kunna dömas för brott mot lagen.

Referenser

- Ejermo, O., Karlsson, C. & Klaesson, J., *Åkerinäringens samhälls-ekonomiska betydelse*, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, 2000.
- Leif Enarsson, *Åkerinäringens kostnads- och konkurrensvillkor*, 1998.
- Fakta om åkerinäringen*, faktabroschyr från Svenska Åkeriförbundet.
- Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2002*. SIKA Statistiska meddelanden, SSM 005:0304.
- Lunning, L. & Toijer, G. *Anställningsskydd*. Kommentar till anställningsskyddslagen, åttonde upplagan, Stockholm, Norstedts Juridik, 2002.
- Tunga lastbilar och dödsolyckor – händelser, tänkbara åtgärder och vem kan genomföra dem?.* Vägverket publikation 2002:146.
- Åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation, redovisning av ett regeringsuppdrag*, delrapport 1, Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA), 1999.
- Åkerstedt, T. & Kecklund, G., *Trötthet och trafiksäkerhet – en översikt över kunskapsläget*. Vägverket publikation 2000:74.
- Kungl. Maj:ts proposition nr 88 år 1974 med förslag till lag om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen m.m.
- Regeringens proposition 1975/76:105 med förslag till arbetsrättsreform m.m., bilaga 1.
- Regeringens proposition 1976/77 om ny arbetsmiljölag m.m.
- Regeringens proposition 1981/82 om ny arbetstidslag m.m.
- Regeringens proposition 1999/2000:78, *Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.*
- SOU 1995:92, *EG:s arbetstidsdirektiv och dess konsekvenser för det svenska regelsystemet*. Delbetänkande av 1995 års arbetstidskommitté.

- SOU 1996:145, *Arbetstid – längd, förläggning och inflytande*. Slutbetänkande av 1995 års arbetstidskommitté.
- SOU 2001:61, *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi*. Slutbetänkande av Godstransportdelegationen.
- SOU 2002:58, *Tid – för arbete och ledighet*. Delbetänkande av Kommittén för nya arbetstids- och semesterregler (Knas).
- SOU 2002:64, *Vissa vägtrafikskattefrågor*. Delbetänkande av Vägtrafikskatteutredningen.
- SOU 2002:72, *Verkställighet av vissa trafikböter/trafikavgifter för utländska trafikanter*. Betänkande av Utredningen om effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott m.m.
- SOU 2003:67 *Kollektivtrafik med människan i centrum*. Slutbetänkande av kollektivtrafikkommittén.

Kommittédirektiv



Vägtransporter och arbetstid

Dir.
2003:44

Beslut vid regeringssammanträde den 3 april 2003.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift 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 (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015) skall genomföras i svensk rätt.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsreglering som övervägandena ger upphov till.

Nuvarande reglering

Inledning

Allmänna bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673). Den lagen är tillämplig även inom vägtransportsektorn. I lagen finns bestämmelser om bl.a. ordinarie arbetstid, jourtid och övertid.

Förutom de allmänna bestämmelserna om arbetstid i arbetstidslagen finns det inom vägtransportområdet en rad författningar som reglerar fordonsförarens kör- och vilotider. De viktigaste av dessa är - rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1, Celex 31985R3820),

- förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,
- förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, samt

- förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter

Bestämmelserna i den rubricerade EG-förordningen skall tillämpas på vägtransporter, dvs. all körning på en för allmän samfärdsel upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods, som utförs inom gemenskapen (artikel 1.1 och 2.1). I fråga om vissa transporter till eller från eller i transit genom tredje länder skall dock i stället för förordningens bestämmelser, bestämmelserna i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR-överenskommelsen, se SÖ 1973:53, 1983:58 och 1992:40) tillämpas. AETR-överenskommelsen beskrivs kortfattat nedan.

Genom artikel 4 i EG-förordningen undantas transporter med vissa typer av fordon från förordningens tillämpningsområde. Det viktigaste av dessa undantag innebär att varken gods- eller persontransporter med personbil eller lätt lastbil omfattas av förordningens tillämpningsområde. I 1995 års svenska förordning anges ytterligare transporter som är undantagna från EG-förordningens tillämpningsområde (4 §). Dessa undantag gäller dock endast för vägtransporter inom Sverige.

EG-förordningen innehåller detaljerade och komplicerade bestämmelser om körtider, raster och viloperioder.

Förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Genom 1 § förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter görs vissa artiklar i AETR-överenskommelsen tillämpliga i Sverige. Överenskommelsen skall enligt 2 § förordningen tillämpas på internationella vägtransporter i följande fall.

1. Till eller från eller i transit genom länder som tillträtt AETR men som inte är parter i EES-avtalet, för hela färden då transporten utförs med ett fordon som är registrerat i ett AETR-land eller i en EES-stat.
2. Till eller från ett land som inte tillträtt AETR och som inte heller är part i EES-avtalet, vid färd inom EES då transporten utförs med fordon som är registrerat i ett sådant tredjeland.

AETR-överenskommelsen skall dock inte tillämpas på vissa i 4 § förordningen angivna transporter. De viktigaste av dessa undantag innebär att inte heller AETR-överenskommelsen skall tillämpas på gods- och persontransporter med personbilar eller lätta lastbilar.

Även AETR-överenskommelsen innehåller bestämmelser om körtider, raster och viloperioder. Dessa är identiska med dem som finns i den ovan beskrivna EG-förordningen.

Förordningen (1994:1297) om arbetsförhållanden vid vissa vägtransporter inom landet

Enligt 1 och 2 §§ förordningen om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet skall denna tillämpas på vägtransporter av personer eller gods som utförs i förvärvsverksamhet inom landet med i Sverige registrerade fordon som

1. används för godstransporter, dock inte posttransporter, om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton (dvs. personbilar och lätta lastbilar),
2. används i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490),
3. används för skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning om bilen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämplig för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedd för detta ändamål, eller
4. används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter eller för utfodring av djur.

I 1994 års förordning finns bestämmelser om dygnsvila (3 §). Till skillnad från den nämnda EG-förordningen och AETR-överenskommelsen innehåller förordningen inga bestämmelser om körtider och raster.

Något om den EG-rättsliga regleringen av arbetstidens förläggning

På EG-rättslig nivå finns grundläggande bestämmelser om bl.a. arbetstidens förläggning i rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EGT L 307, 13.12.1993, s. 18, Celex 21993L0307), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41, Celex 32000L0034). För närvarande pågår arbete med att ta fram en kodifierad version av direktivet (se KOM[2002] 336 slutlig). Enligt direktivets ursprungliga lydelse var arbete inom vägtransportområdet helt undantaget från direktivets tillämpningsområde (se artikel 1.3 i direktiv 93/104/EG). Genom 2000 års ändring av direktivet gjordes dess bestämmelser emellertid tillämpliga även inom vägtransportområdet. Enligt den nya artikel 17a skall dock vissa angivna artiklar inte gälla mobila arbetstagare.

Av artikel 14 i direktivets lydelse enligt direktiv 2000/34/EG följer att bestämmelserna i direktivet inte skall tillämpas när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten.

Sådana särskilda mer detaljerade bestämmelser har meddelats i direktiv 2002/15/EG för personer som utför mobilt arbete inom vägtransportområdet.

Närmare om det nya direktivet om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

Direktiv 2002/15/EG är ett s.k. minimidirektiv. Det innebär att medlemsstaterna får tillämpa eller införa regler som bättre än direktivets bestämmelser skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa. Medlemsstaterna får även tillåta tillämpning av kollektivavtal eller andra avtal mellan arbetsmarknadens parter som bättre skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa (artikel 10).

Bestämmelserna i direktivet skall från och med den 23 mars 2005 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 AETR-överenskommelsen. Från och med den 29 mars 2009 skall direktivet dessutom tillämpas på *förare som är egenföretagare* (artikel 2 och 14).

Med *mobil arbetstagare* avses enligt artikel 3 i direktivet varje arbetstagare 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.

Förare som är egenföretagare definieras i samma artikel som en 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.

Direktivet innehåller bestämmelser om maximal veckoarbetstid (artikel 4), raster (artikel 5), viloperioder (artikel 6) och nattarbete (artikel 7). Enligt artikel 8 får bestämmelser om undantag från bestämmelserna om veckoarbetstid i artikel 4 och nattarbete i artikel 7 antas bl.a. genom kollektivavtal eller lag. Slutligen innehåller direktivet bestämmelser om information till arbetstagarna och registrering av arbetstiden (artikel 9) samt en skyldighet för medlemsstaterna att fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de bestämmelser som antas för att genomföra direktivet (artikel 11).

På flera ställen i direktivet anges hur dess bestämmelser skall tillämpas i förhållande till bestämmelserna i förordning (EEG) 3820/85 och i AETR-överenskommelsen. Som exempel kan nämnas att det i artikel 2.4 anges att förordningens och AETR-överenskommelsens bestämmelser skall ha företräde framför bestämmelserna i direktivet.

Uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att föreslå hur direktiv 2002/15/EG skall genomföras i svensk rätt. Utredaren skall överväga om det är lämpligt att använda den möjlighet som ges i artikel 10 i direktivet att meddela bestämmelser som bättre än direktivets grundregler skyddar mobila arbetstagares säkerhet och hälsa.

Vidare skall utredaren överväga om den möjlighet till undantag från direktivets bestämmelser om maximal veckoarbetstid och nattarbete som ges i artikel 8 i direktivet bör utnyttjas.

Vid sitt arbete skall utredaren särskilt beakta att de regler som föreslås för genomförande av direktivet skall harmoniera väl med de bestämmelser om fordonsförarens kör- och vilotid som gäller i dag. Utredaren skall vidare fästa avseende vid att efterlevnaden av de regler som föreslås kan kontrolleras på ett effektivt sätt.

Utredaren skall dessutom överväga om direktivets bestämmelser nationellt bör omfatta sådana transporter som är undantagna från rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och därmed även undantagna från direktivets tillämpningsområde. I detta sammanhang måste utredaren dock beakta att de mobila arbetstagare som utför sådana transporter omfattas av vissa delar av direktiv 93/104/EG.

I sitt arbete skall utredaren analysera vilka konsekvenser eventuella förslag kan få för arbetstagarna och arbetsgivarna. Utredaren skall särskilt uppmärksamma de kostnader som kan uppstå för berörda företag.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsreglering som övervägandena ger upphov till.

Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren skall samråda med Kommittén för nya arbetstids- och semesterregler (N 2000:12) och med arbetsmarknadens parter samt, vad gäller redovisning av förslagens konsekvenser för små företag, Näringslivets nämnd för regelgranskning (NNR).

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 december 2003.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Utredningen om vägtransporter och arbetstid (N 2003:06)

**Dir.
2003:148**

Beslut vid regeringssammanträde den 4 december 2003.

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 3 april 2003 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 (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015) skall genomföras i svensk rätt (dir. 2003:44). Uppdraget skall enligt direktiven redovisas senast den 1 december 2003.

Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skall utredningen redovisa sitt uppdrag senast den 20 februari 2004.

(Näringsdepartementet)

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 förlikningskommittén 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 lagstiftning om vägtransporter (4) fastställs gemensamma regler för körtider och viloperioder för förare. Den förordningen 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 arbetstidens 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 direktivet.
- (3) Trots omfattande förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter har det inte varit möjligt att komma fram till ett avtal beträffande mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn.
- (4) Det är därför nödvändigt att föreskriva en rad mer specifika bestämmelser om arbetstidens längd för vägtransporter för att säkerställa transporternas säkerhet samt de berörda personernas hälsa och säkerhet.
- (5) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan

gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen 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 arbetsförhållanden för fordonsbesättningar 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 bestämmelserna i artikel 2.1 i det här direktivet, tills vidare inte omfattas av dess tillämpningsområde.
- (9) Definitionerna i detta direktiv får inte ha någon prejudicerande verkan i förhållande till andra gemenskapsregler om arbetstiden.
- (10) För att förbättra vägtrafiksäkerheten, undvika en snedridning 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 arbetstagaren 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 nattetid är känsligare 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), bekräftat 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). Europaparlamentets 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 arbetstagarna 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 utesluta 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 betydelse 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 fordonsbesättningar 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 foraren eller på en sovbräda 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) *mobila arbetstagare:* varje arbetstagare 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 arbetstagare 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) *nattetid:* 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 arbetstagare 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 företag 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

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 3820/85
av den 20 december 1985
om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av rådets beslut av den 13 maj 1965 om harmonisering av vissa föreskrifter om konkurrens inom transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar¹, särskilt avsnitt III i detta,

med beaktande av kommissionens förslag²,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande³,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴, och

med beaktande av följande:

Beträffande vägtransporter framgår gemenskapens sociala lagstiftning av förordning (EEG) nr 543/69⁵, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2829/77⁶. Denna lagstiftning syftar till harmonisering av konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikestransporter, särskilt i fråga om vägtransporterna och förbättringen av arbetsförhållanden och trafiksäkerhet. Framstegen på dessa områden måste tryggas och fullföljas. Det är dock nödvändigt att göra den nämnda förordningens föreskrifter flexibla utan att dess syften undermineras.

Mot bakgrund av de ändringar som redovisas nedan bör samtliga relevanta föreskrifter i klarläggande syfte sammanföras till en enda text, och förordning (EEG) nr 543/69 bör därför upphävas. Dock bör undantaget i artikel 4 för vissa fordon och föreskrifterna i artikel 15 för vissa former av persontransporter fortfarande gälla en viss tid.

Denna förordnings föreskrifter om arbetsvillkoren får inte inskränka rätten för arbetsmarknadens båda parter att genom kollektivavtal eller på annat sätt överenskomma om fördelaktigare villkor för arbetstagarna. För att inte bara främja sociala framsteg utan också förbättra trafiksäkerheten, måste varje medlemsstat behålla rätten att vidta vissa lämpliga åtgärder.

På grund av det minskade antalet förarbiträden och konduktörer är det inte längre nödvändigt att reglera viloperioderna för andra besättningsmedlemmar än föraren.

Genom att den flexibla arbetsveckan ersätts med en fast sådan, kan förarna lättare organisera sitt arbete och kontrollen förbättras.

Ett system bör upprättas, avsett att tillämpas på internationella vägtransporter till eller från ett tredje land eller i transit mellan två länder genom en annan medlemsstat. Föreskrifterna i Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) av den 1 juli 1970 skall tillämpas på dessa vägtransporter. För fordon, registrerade i ett land som inte anslutit sig till AETR, kommer dessa föreskrifter att gälla endast den del av färden som går inom gemenskapen.

¹ EGT nr 88, 24.5.1965, s. 1500/65

² EGT nr C 100, 12.4.1984, s. 3, och EGT nr C 223, 3.9.1985, s. 5

³ EGT nr C 122, 20.5.1985, s. 168

⁴ EGT nr C 104, 25.4.1985, s. 4, och EGT nr C 303, 25.11.1985, s. 29

⁵ EGT nr L 77, 29.3.1969, s. 49

⁶ EGT nr L 334, 24.12.1977, s. 1

Eftersom ämnet för AETR-överenskommelsen ligger inom denna förordning, är gemenskapen behörig att förhandla om och ingå överenskommelsen. De särskilda omständigheter, under vilka AETR-förhandlingarna ägt rum, motiverar emellertid undantagsvis ett förfarande enligt vilket gemenskapens medlemsstater var för sig deponerar ratifikations- eller anslutningsinstrumenten i en samordnad aktion, samtidigt som de handlar i gemenskapens intresse och på dess vägnar.

För att säkerställa gemensprättens företrädere vid transporter mellan medlemsstaterna, skall medlemsstaterna i samband med deponeringen av ratifikations- och anslutningsinstrumenten göra ett förbehåll, enligt vilket internationella transporter mellan medlemsstaterna inte skall betraktas som internationella transporter i AETR:s mening.

Möjligheterna enligt AETR till bilaterala avtal om undantag från den överenskommelsen för gränzons- och transittransporter är en angelägenhet som i princip faller inom gemenskapens behörighet.

Om en ändring av gemenskapens interna regler på området i fråga nödvändiggör en motsvarande ändring av AETR, skall medlemsstaterna, för att få till stånd en sådan ändring, handla gemensamt i den i AETR föreskrivna ordningen.

Vissa transporter får undantas från denna förordnings tillämpningsområde.

Det är önskvärt att komplettera och förtydliga vissa definitioner och att modernisera vissa föreskrifter, i synnerhet vad gäller undantagen för vissa fordonskategorier.

Det är önskvärt att fastställa föreskrifter om minimiålder hos förare i gods- eller persontrafik, bl. a. med hänsyn till vissa krav på yrkesutbildning, och likaledes om minimiålder hos förarbiträden och konduktörer. Av utbildningsskäl skall medlemsländerna kunna sänka den tillåtna minimiåldern för förarbiträde till 16 år.

Sammanhängande körpass och den dagliga körtiden bör begränsas, dock utan att detta påverkar tillämpningen av nationella regler som förbjuder förarna att köra längre tid än vad de kan på fullt betryggande sätt.

Längre dagliga körtider i kombination med kortare sammanlagd körtid under två veckor i följd kan förväntas underlätta transportföretagens arbetsplanering och bidra till sociala framsteg.

Föreskrifterna om raster under körning bör ändras på grund av den dagliga körtidens förlängning.

Det är önskvärt att fastställa kortast tillåtna viloperioder och andra bestämmelser som reglerar besättningsmedlemmarnas dygns- och veckovila.

Körningarna skulle underlättas, om föraren hade möjlighet att dela upp sin dygnsvila och därigenom inte behöva äta och övermatta på samma ställe.

Såväl av sociala skäl som av trafiksäkerhetskäl är det fördelaktigt att veckovilan förlängs, samtidigt som möjlighet skapas att avkorta denna, om föraren inom en viss tid och på en plats han själv väljer kan få kompensation för sådana delar av veckovilan som han inte fått åtnjuta.

Vid många vägtransporter inom gemenskapen måste färja eller järnväg utnyttjas för en del av resan. Föreskrifter om dygnsvila och raster, som är anpassade till sådana körningar, bör därför tas in i förordningen.

I trafiksäkerhetens intresse måste förbud utfärdas mot sådana system för betalning av bonus för en tillryggalagd körsträcka och/eller en fraktad godsmängd, som kan sätta trafiksäkerheten i fara.

Det är önskvärt att undantag från denna förordning kan göras för vissa inrikestransporter av särskilt slag. Om undantag görs, bör medlemsstaterna se till att den sociala tryggheten och trafiksäkerheten inte äventyras.

De särskilda förhållanden som råder vid persontransporter gör det motiverat att på nytt fastställa vilka fordonstyper som medlemsstaterna vid inrikestransporter får undanta från denna förordning.

Medlemsstaterna bör ha rätt att under extraordinära omständigheter med kommissionens tillstånd medge undantag från förordningen. I brådskande fall bör det vara möjligt att medge dessa undantag under begränsad tid utan förhandstillstånd från kommissionen.

För förare av fordon i linjetrafik för persontransporter får ett exemplar av tidtabellen och ett utdrag ur företagets tjänstgöringslista ersätta färdskrivaren. För denna förordnings tillämpning och för att motverka överträdelse kan det vara lämpligt att de förare som så önskar får utdrag ur sina tjänstgöringslistor.

För att främja en effektiv kontroll är det önskvärt att internationell linjetrafik för persontransporter, med undantag för vissa gränsöverskridande turer, inte längre undantas från kravet att färdskrivare skall finnas och användas.

Det bör betonas att det är viktigt och nödvändigt att både arbetsgivare och förare iakttar föreskrifterna i denna förordning.

Kommissionen bör övervaka utvecklingen i medlemsstaterna och inkomma vartannat år till rådet och Europaparlamentet med en rapport om reglernas tillämpning.

Medlemsstaterna bör bistå varandra, så att denna förordning kan tillämpas och dess efterlevnad kontrolleras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT I Definitioner

Artikel 1

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *Vägtransport*: all körning på en för allmän samfärdsej upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.
2. *Fordon*: motorfordon, dragfordon, släpvagnar och påhängsvagnar, enligt definitionerna
 - a) *motorfordon*: sådant motordrivet fordon som kör på väg med egen kraft, som inte går på räls och som normalt används för transport av personer eller gods.
 - b) *dragfordon*: sådant motordrivet fordon som kör på väg med egen kraft, som inte går på räls och som är speciellt konstruerat för att dra, skjuta eller på annat sätt förflytta släpvagnar, påhängsvagnar, verktyg eller maskiner,
 - c) *släpvagn*: fordon konstruerat för att kopplas till motor- eller dragfordon,
 - d) *påhängsvagn*: släpvagn utan framaxel, kopplad på sådant sätt att en avsevärd del av dess egen vikt och lastens vikt bärs av motor- eller dragfordonet.
3. *Förare*: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det.
4. *Vecka*: perioden mellan klockan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.
5. *Vila*: oavbruten tidsperiod om minst en timme, under vilken föraren fritt får förfoga över sin tid.
6. *Högsta tillåtna vikt*: den högsta tillåtna vikten för ett körklart och fullt lastat fordon.
7. *Linjetrafik för persontransporter*: nationell och internationell trafik enligt definition i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 117/66 av den 28 juli 1966 om införande av gemensamma regler för internationella persontransporter med buss⁷.

⁷ EGT nr 147, 9.8.1966, s. 2688/66

AVSNITT II Räckvidd

Artikel 2

1. Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter enligt artikel 1.1 som utförs inom gemenskapen.
2. I stället för denna förordning skall Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) tillämpas på internationella vägtransporter i följande fall:
 - Till eller från eller i transit genom tredjeländer, som är parter i överenskommelsen, för hela färden då transporten utförs av fordon registrerade i en medlemsstat eller i ett sådant tredjeland.
 - Till eller från ett tredjeland, som inte är part i överenskommelsen, vid färd inom gemenskapen då transporten utförs av fordon registrerade i ett sådant tredjeland.

Artikel 3

Gemenskapen skall ta upp de förhandlingar med tredjeländer som kan visa sig nödvändiga för denna förordnings tillämpning.

Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

1. fordon som används för godstransporter, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,
2. fordon som används för persontransporter, om fordonen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämpliga för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och avsedda för detta ändamål,
3. fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,
4. fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 30 kilometer i timmen,
5. fordon som används av eller står under kontroll av väpnade styrkor, civilförsvar, brandförsvar och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning,
6. fordon som används i samband med avloppsunderhåll, översvämningsskydd, vatten-, gas- och elförsörjning, underhåll och kontroll av allmänna vägar, avfallshantering, teleservice, posttransporter, radio- och televisionssändning samt pejling av sändare eller mottagare av radio- eller televisionssignaler,
7. fordon som används i nödsituationer eller räddningsarbete,
8. specialfordon som används för sjukvårdsändamål,
9. fordon som transporterar cirkus- och nöjesfältutrustning,
10. specialfordon för bärgning,
11. fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,
12. fordon som används för icke yrkesmässig transport av gods för personligt bruk,
13. fordon som används för transport av mjölk från lantgårdar och för återtransport av mjölkkärl eller mjölkprodukter för utfodring av djur.

AVSNITT III Besättning

Artikel 5

1. Lägsta ålder för förare skall vid godstransporter vara
 - a) för fordon som - i förekommande fall inklusive släpvagnar eller påhängsvagnar - har en högsta tillåtna vikt av högst 7,5 ton, 18 år,
 - b) för övriga fordon
 - 21 år, eller
 - 18 år, om föraren har ett sådant bevis på sin yrkeskompetens, som är godkänt av en medlemsstat och som bestyrker fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.
2. Förare som anlitas för persontransporter skall ha fyllt 21 år.

Förare vid sådana persontransporter där körningen sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat, skall även uppfylla ett av följande villkor:

 - a) Att i minst ett år ha arbetat med godstransporter som förare av fordon med en högsta tillåtna vikt överstigande 3,5 ton.
 - b) Att i minst ett år ha arbetat som förare av fordon i persontrafik inom en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat eller som förare i andra typer av persontransporter, vilka inte regleras av denna förordning, förutsatt att en behörig myndighet bedömer att föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet.
 - c) Att inneha ett i en medlemsstat godkänt bevis på yrkeskompetens som styrker fullgjord utbildning för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.
3. Lägsta ålder för förarbiträden och konduktörer skall vara 18 år.
4. Förare vid persontransporter behöver inte uppfylla villkoren i punkt 2 andra stycket a - c, om de har utövat detta arbete i minst ett år före den 1 oktober 1970.
5. Medlemsstaterna får, om det sker av hänsyn till yrkesutbildning och om det står i överensstämmelse med nationella arbetsrättsliga regler, sänka förarbiträdenas lägsta ålder till 16 år vid inrikestransporter utförda inom en radie av 50 km från den ort där fordonet är stationerat, inklusive kommuner vilkas centrum är belägna inom denna radie.

AVSNITT IV Körtider

Artikel 6

1. Körtiden mellan två perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en av veckovila, härefter kallad "daglig körtid", får inte överstiga nio timmar. Körtiden får två gånger varje vecka utsträckas till tio timmar.

Efter högst sex perioder av daglig körtid skall en förare ta veckovila enligt artikel 8.3.

Veckovilan får skjutas upp till slutet av sjätte dagen, om den sammanlagda körtiden under de sex dagarna inte överstiger det maximum som motsvarar sex perioder av daglig körtid.

Vid andra internationella persontransporter än linjetrafik, skall räkneorden "sex" och "sjätte" i andra och tredje styckena bytas ut mot "tolv" respektive "tolfte".

Medlemsstaterna får även tillämpa föregående stycke på andra persontransporter inom det egna landet än linjetrafik.
2. Den sammanlagda körtiden under en fjortondagarsperiod får inte överstiga 90 timmar.

AVSNITT V Raster och viloperioder

Artikel 7

1. Efter 4 och en halv timmars körning skall föraren ta en minst 45 minuter lång rast, om han inte påbörjar en viloperiod.
2. Denna rast får bytas ut mot raster om minst 15 minuter vardera, fördelade under körtiden eller omedelbart efter denna, på sådant sätt att bestämmelserna i punkt 1 iaktas.
3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna vid inrikes persontransporter i linjetrafik fastställa kortast tillåtna rast till 30 minuter efter högst fyra timmars körtid. Sådana undantag får endast göras i de fall då längre raster än 30 minuter skulle störa trafikflödet i tätort och då det inte är möjligt för förarna att ta en femtonminutersrast under 4 timmars körning med efterföljande trettiominutersrast.
4. Under dessa raster får föraren inte utföra annat arbete. Väntetid och sådan tid som inte ägnas åt körning men som tillbringas i ett fordon i rörelse, på färja eller tåg, utgör inte "annat arbete" enligt denna artikel.
5. Rasterna enligt denna artikel får inte betraktas som dygnsvila.

Artikel 8

1. Under varje tjugofyrtimmarsperiod skall föraren ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken viloperiod högst tre gånger i veckan får minskas till minst nio timmar i följd, under förutsättning att föraren kompenseras med motsvarande vilotid före följande veckas slut.

De dagar då dygnsvilan inte minskas i enlighet med första stycket får vilan tas ut i två eller tre separata perioder under tjugofyrtimmarsperioden, varav den ena viloperioden skall omfatta minst åtta timmar i följd. Om så sker, skall dygnsvilan förlängas till minst tolv timmar.

2. Om ett fordon har minst två förare, skall var och en av dem ha en viloperiod om minst åtta timmar i följd under varje trettiotimmarsperiod.
3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.
4. En veckovila, som börjar i en vecka och fortsätter in i följande vecka, får hänföras till endera av dessa veckor.
5. Vid persontransporter enligt artikel 6.1 fjärde eller femte stycket får veckovilan uppskjutas till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänförs sig och läggs samman med denna andra veckas veckovila.
6. En vilotid, som utgör kompensation för minskad dygnsvila och/eller veckovila, skall tas ut i anslutning till en annan viloperiod om minst åtta timmar och skall på förarens begäran få tas ut på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort.
7. Dygnsvilan får tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med sovbrits och står stilla.

Artikel 9

Utan hinder av bestämmelserna i artikel 8.1 får dygnsvilan, då förare i gods- eller persontransporter medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg, avbrytas högst en gång, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

- Den på fast mark tillbringade delen av dygnsvilan måste kunna tas ut före eller efter den ombord på färjan eller tåget utnyttjade delen av vilan.
- Tiden mellan de båda delarna av dygnsvilan skall vara så kort som möjligt och får under inga omständigheter överstiga en timme före ombordkörning eller efter avkörning, varvid tullformaliteterna skall inräknas i ombord- och avkörning.
- Under dygnsvilans bägge delar skall föraren ha tillgång till en sovbräda eller en liggvagnsplats.

En på detta sätt avbruten dygnsvila skall förlängas med två timmar.

AVSNITT VI Förbud mot vissa typer av betalning*Artikel 10*

Betalning till förare som är löntagare får, även om det gäller bonus eller lönetillägg, inte beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om inte betalningen är av sådan art att den inte utgör någon fara för trafiksäkerheten.

AVSNITT VII Undantag*Artikel 11*

Varje medlemsstat får tillämpa högre minimi- och lägre maximigränser än som sägs i artiklarna 5-8. Även om så sker, skall likväl bestämmelserna i denna förordning gälla förare som utför internationella transporter med fordon registrerade i en annan medlemsstat.

Artikel 12

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och om det behövs för att nå fram till en lämplig plats att stanna på får föraren avvika från denna förordnings bestämmelser i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren skall på färdskrivarbladet eller i sin tjänstgöringslista redovisa på vilket sätt och varför han har gjort avsteg från bestämmelserna.

Artikel 13

1. Varje enskild medlemsstat får inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från alla bestämmelser i denna förordning om transporter som utförs med fordon av en eller flera av följande kategorier:

- a) Fordon som används för persontransporter och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpliga för transport av högst 17 personer, föraren inräknad, och som är avsedda för detta ändamål.
- b) Fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik.
- c) Fordon som används av jordbruks-, trädgårds-, skogs eller fiskeriföretag för godstransporter inom en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat, inberäknat kommuner vilkas centrum är belägna inom denna radie.
- d) Fordon som används för transport av djuravfall eller kadaver, som inte är avsedda till människoföda.

- e) Fordon som används för transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier.
- f) Fordon som används som butiker på lokala marknader eller för hemförsäljning eller som används för mobila bank-, penningväxlings- eller sparverksamheter, för religiösa ändamål, för utlåning av böcker, grammofoonskivor eller kassetter, för kulturevenemang eller utställningar och som är särskilt utrustade för sådana ändamål.
- g) Fordon som inom en radie av 50 km från den ort där det normalt är stationerat transporterar material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, förutsatt att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att undantaget inte allvarligt strider mot förordningens syften. Medlemsstaterna får göra sådana undantag beroende av att tillstånd ges i varje enskilt fall.
- h) Fordon som uteslutande används på sådana öar med en areal av högst 2 300 km², som inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.
- i) Fordon som används för godstransporter och som drivs med hjälp av på fordonet alstrad gas eller med elkraft eller som är utrustade med en automatiskt verkande hastighetsmaximerande anordning, i den mån sådana fordon i registreringslandets nationella lagstiftning jämföras med fordon framdrivna av bensin- eller dieselmotor, och vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton.
- j) Fordon som används för övningskörning vid körkortsbildning.
- k) Dragfordon som uteslutande används inom jord- och skogsbruk.

Medlemsstaterna skall informera kommissionen om undantag som har meddelats enligt denna punkt.

2. Efter tillstånd från kommissionen får medlemsstaterna besluta att denna förordning inte skall tillämpas på transporter som genomförs under extraordinära omständigheter, om sådana undantag inte allvarligt strider mot förordningens syften.

I brådskande fall får medlemsstaterna medge tillfälligt undantag i högst 30 dagar, vilket omgående skall meddelas kommissionen.

Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om varje undantag som medgivits enligt denna förordning.

AVSNITT VIII Kontrollförfarande och påföljder

Artikel 14

1. Vid

- nationell linjetrafik för persontransporter och
- internationell linjetrafik för persontransporter, där ändstationerna är belägna högst 50 km fågelvägen från en gräns mellan två medlemsstater och där linjelängden är högst 100 km som omfattas av denna förordning, skall trafikföretaget upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista.

2. Tjänstgöringslistan skall för varje enskild förare ange namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställd tidsplan för olika körpass, andra arbetsuppgifter samt då föraren skall vara tillgänglig.

3. Tjänstgöringslistan skall innehålla samtliga i punkt 2 angivna uppgifter för en period som minst omfattar innevarande vecka samt närmast föregående och efterföljande vecka.

4. Tjänstgöringslistan skall vara undertecknad av företagens chef eller dennes företrädare.

5. Förare i sådan trafik som sägs i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen.

6. Företaget skall bevara tjänstgöringslistan i ett år efter utgången av den period som den omfattar. Företaget skall, om en förare begär det, lämna honom ett utdrag ur hans tjänstgöringslista.

7. Denna artikel skall inte tillämpas på förare av sådana fordon som är utrustade med färdskrivare, vilka används i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter⁸.

Artikel 15

1. Transportföretaget skall organisera förarnas arbete på sådant sätt att förarna kan följa tillämpliga föreskrifter i denna förordning och i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. Företaget skall regelbundet kontrollera att föreskrifterna i dessa båda förordningar har följts. Har överträdelser förekommit, skall företaget vidta lämpliga åtgärder för att hindra att de upprepas.

Artikel 16

1. Kommissionen skall vartannat år utarbeta en rapport om denna förordnings tillämpning i medlemsstaterna och om utvecklingen inom de aktuella verksamhetsområdena. Kommissionen skall lägga fram rapporten för rådet och Europaparlamentet senast 13 månader efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.
2. För att göra det möjligt för kommissionen att upprätta den i punkt 1 nämnda rapporten, skall medlemsstaterna vartannat år tillställa kommissionen nödvändig information enligt en standardiserad blankett. Denna information skall vara kommissionen tillhanda senast den 30 september efter utgången av den tvåårsperiod som rapporten omfattar.
3. Kommissionen skall utforma blanketten efter samråd med medlemsstaterna.

Artikel 17

1. Efter samråd med kommissionen skall medlemsstaterna i rätt tid anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa denna förordning.

Sådana författningar skall bland annat avse organisation, förfarande och medel för kontroll samt påföljder vid överträdelser.

2. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid denna förordnings tillämpning och vid kontroll av att den följs.
3. Inom ramen för detta ömsesidiga bistånd skall medlemsstaternas behöriga myndigheter regelbundet sända varandra all tillgänglig information om
 - överträdelser av denna förordning av personer utan hemvist i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelser medfört,
 - påföljder utdömda av en medlemsstat mot personer med hemvist i den staten för sådana överträdelser som begåtts i andra medlemsstater.

⁸ EGT nr L 370, 31.12.1985, s. 8

Statens offentliga utredningar 2004

Kronologisk förteckning

1. Ett nationellt program om person-
säkerhet. Ju.
2. Vem tjänar på att arbeta? Bilaga 14 till
Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
3. Tvång och förändring. Rättssäkerhet,
vårdens innehåll och eftervård.
+ Bilagor. S.
4. Förnybara fordonsbränslen.
Nationellt mål för 2005 och hur
tillgängligheten av dessa bränslen kan
ökas. M.
5. Från klassificering till urval. En
översyn av Totalförsvarets pliktverk.
Fö.
6. Översyn av personuppgiftslagen. Ju.
7. Ledningsrätt. Ju.
8. Folkbildning och lärande med ITK-
stöd – en antologi om flexibelt lärande
i folkhögskolor och studieförbund. U.
9. Bokpriskommissionens fjärde del-
rapport. Det skall vara billigt att köpa
böcker och tidskrifter IV. Ku.
10. Rätten till skadestånd enligt
konkurrenslagen. N.
11. Sveriges ekonomi – utsikter till 2020.
Bilaga 1–2 till Långtidsutredningen
2003/04. Fi.
12. Patientskadelagen och läkemedels-
försäkringen – en översyn. S.
13. Samhällets insatser mot hiv/STI
– att möta förändring. S.
14. Det ofullständiga pusslet. Behovet
av att utveckla den ekonomiska
styrningen och samordningen när det
gäller länsstyrelserna. Fi.
15. Tolkförmedling. Kvalitet registrering
tillsyn. Ju.
16. Digital Radio. Ku.
17. Turistfrämjande för ökad tillväxt. N.
18. Brottsförebyggande kunskaps-
utveckling. Ju.
19. Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
20. Genetik, integritet och etik. S.
21. Egenförsörjning eller bidrags-
försörjning? Invandrarna, arbets-
marknaden och välfärdsstaten. Ju.
22. Allmänhetens insyn i partiets och val-
kandidatens intäkter. Ju.
23. Från verksförordning till myndighets-
förordning. Fi.
24. Utlandstjänstens villkor. Arbetsvillkor,
ersättningssystem och skatteregler för
statligt anställda under utlandsstatione-
ring. UD.
25. Informera om samhällets säkerhet. Fö.
26. Arbetstid vid vägtransporter – förslag
till ny lag. N.

Statens offentliga utredningar 2004

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ett nationellt program om personsäkerhet. [1]

Översyn av personuppgiftslagen. [6]

Ledningsrätt. [7]

Tolkförmedling. Kvalitet registrering tillsyn. [15]

Brottsförebyggande kunskapsutveckling. [18]

Egenförsörjning eller bidragsförsörjning? Invandrarna, arbetsmarknaden och välfärdsstaten. [21]

Allmänhetens insyn i partiets och valkandidaters intäkter. [22]

Utrikesdepartementet

Utlandstjänstens villkor. Arbetsvillkor, ersättningsystem och skatteregler för statligt anställda under utlandsstationering. [24]

Försvarsdepartementet

Från klassificering till urval. En översyn av Totalförsvarets pliktverk. [5]

Informera om samhällets säkerhet. [25]

Socialdepartementet

Tvång och förändring. Rättssäkerhet, vårdens innehåll och eftervård. + Bilagor. [3]

Patientskadlagen och läkemedelsförsäkringen – en översyn. [12]

Samhällets insatser mot hiv/STI – att möta förändring. [13]

Genetik, integritet och etik. [20]

Finansdepartementet

Vem tjänar på att arbeta? Bilaga 14 till Långtidsutredningen 2003/04. [2]

Sveriges ekonomi – utsikter till 2020.

Bilaga 1–2 till Långtidsutredningen 2003/04. [11]

Det ofullständiga pusslet. Behovet av att utveckla den ekonomiska styrningen och samordningen när det gäller länsstyrelserna. [14]

Långtidsutredningen 2003/04. [19]

Från verksförordning till myndighetsförordning. [23]

Utbildningsdepartementet

Folkbildning och lärande med ITK-stöd – en antologi om flexibelt lärande i folkhögskolor och studieförbund. [8]

Kulturdepartementet

Bokpriskommissionens fjärde delrapport.

Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter IV. [9]

Digital Radio. [16]

Miljödepartementet

Förnybara fordonsbränslen. Nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas. [4]

Näringsdepartementet

Rätten till skadestånd enligt konkurrenslagen. [10]

Turistfrämjande för ökad tillväxt. [17]

Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag. [26]