



Genomförande av EU:s direktiv om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart, lag om ändring i arbetsmiljölagen, lag om ändring i lagen om vilotid för sjömän och lag om ändring i fartygssäkerhetslagen. Den nya lagstiftningen innehåller bl.a. bestämmelser om arbetstid, viloperioder och raster för arbetstagare inom inlandssjöfart.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår motionsyrkandena i två följdmotioner.

I betänkandet finns två reservationer (SD, V).

Behandlade förslag

Proposition 2015/16:189 Genomförande av EU:s direktiv om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar.

Två yrkanden i följdmotioner som väckts med anledning av propositionen.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden.....	6
Regeringens lagförslag	6
Reservationer	11
1. Regeringens lagförslag (SD)	11
2. Regeringens lagförslag (V).....	11
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	13
Propositionen	13
Följdmotionerna	13
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om arbetstid vid inlandssjöfart,
2. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:189 punkterna 1–4 och avslår motionerna

2016/17:36 av Emma Wallrup m.fl. (V) och

2016/17:37 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD).

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (V)

Stockholm den 18 oktober 2016

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S), Maria Andersson Willner (S) och Krister Örnfjäder (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Inom Näringsdepartementet utarbetade man våren 2015 en promemoria med förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) i svensk rätt. Promemorian har remissbehandlats. Regeringen beslutade den 26 maj 2016 att begära Lagrådets yttrande över lagförslagen. Lagrådet lämnade därefter dessa utan invändning.

Bakgrund

Frågor om arbetstid regleras i EU-rätten av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, det. s.k. arbetstidsdirektivet. Därutöver regleras arbetstiden för sjömän på havsgående fartyg, civil flygpersonal, vägtransportarbetare och tågpersonal av särskilda direktiv. Mobila arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransporter via inre vattenvägar omfattas av arbetstidsdirektivet, men bestämmelserna om dygns- och veckovila, raster och nattarbetets längd i arbetstidsdirektivet ska inte tillämpas på sådan personal.

De europeiska parterna inom sektorn för transporter på inre vattenvägar ingick 2012 ett avtal om arbetstidens förläggning vid transporter inom detta område. Anledningen var att parterna ansåg att de särskilda arbets- och levnadsförhållanden som råder vid transporter på inre vattenvägar inte beaktas i tillräcklig utsträckning i de bestämmelser som gäller enligt arbetstidsdirektivet. Parterna ville också med avtalet skapa lika ramvillkor för sektorn på arbetsmarknaden och förhindra illojal konkurrens som beror på skillnader i lagstiftningen i fråga om arbetstidens förläggning.

Parterna begärde vidare i enlighet med artiklarna 154 och 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att avtalet ska genomföras i EU-rätten genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen. Efter att kommissionen granskat avtalsparternas representativitet och mandat samt avtalsklausulernas laglighet enligt EU-rätten föreslog kommissionen för rådet att avtalet skulle genomföras i EU-rätten i ett direktiv. I december 2014 antogs rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra rådets direktiv 2014/112/EU om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) i svensk rätt. Man föreslår att direktivet genomförs huvudsakligen genom en ny lag, benämnd lagen om arbetstid vid inlandssjöfart, och genom ändringar i fartygssäkerhetslagen. Följdändringar i arbetsmiljölagen och lagen om vilotid för sjömän föreslås också.

Den nya lagen och lagändringarna föreslås träda i kraft den 31 december 2016.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart, lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160), lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Riksdagen avslår samtidigt två motionsförslag dels om att kravet i den nya lagstiftningen på att arbetstagare ska spara uppgifter om arbets- och vilotider ska utgå, dels om att även egenföretagare ska omfattas av den nya lagen.

Jämför reservationerna 1 (SD) och 2 (V).

Propositionen

En ny lag om arbetstid vid inlandssjöfart

I proposition 2015/16:189 Genomförande av EU:s direktiv om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar föreslår regeringen en ny lag om arbetstid vid inlandssjöfart. Regeringen föreslår också följdändringar i arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän (vilotidslagen) och fartygssäkerhetslagen (2003:364). Avsikten med propositionen är att genomföra rådets direktiv 2014/112/EU om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar. Regeringen konstaterar att de frågor som direktivet reglerar tidigare inte har varit reglerade särskilt på vare sig EU-nivå eller nationell svensk nivå. När särskilda arbetstidsregleringar har införts inom övriga transportsektorer inom EU har genomförandet i samtliga fall skett genom att ny, separat lagstiftning införts. Av systematiska skäl bör det nu aktuella direktivet enligt regeringen inte genomföras i arbetsmiljölagen. Regeringen konstaterar att genomförandet i och för sig skulle kunna ske genom att man inför särskilda bestämmelser i vilotidslagen men konstaterar samtidigt att detta är olämpligt, bl.a. med hänsyn till att vilotidslagen huvudsakligen gäller endast ombord på svenska fartyg medan direktivet om arbetstid för inlandssjöfart gäller inom medlemsstatens territorium oavsett i vilken stat fartyget är registrerat. Vidare finns vissa skillnader när det gäller termer och innehåll; direktivet innehåller vissa bestämmelser som inte har någon motsvarighet i vilotidslagen. Enligt regeringen bör direktivet av dessa skäl genomföras i en egen lag.

Tillämpningsområde

Den föreslagna lagen ska gälla för arbetstagare som ingår i besättningen eller har andra uppgifter ombord på farkoster som används för yrkesmässig inlandssjöfart i Sverige. Med farkost avses fartyg eller flytande utrustning, dvs. flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar. En person som arbetar ombord på en farkost som ingår i ett företag som personen driver ska dock inte omfattas av lagen, även om personen anses som arbetstagare i det egna företaget. Med inlandssjöfart ska avses sjöfart som bedrivs med farkoster som har antingen ett s.k. gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat i enlighet med den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

Arbets tid, viloperioder, raster m.m.

När det gäller arbetstid och viloperioder föreslår regeringen att fastställandet av arbetstiden ska grundas på åtta timmars arbetsdag. Den genomsnittliga arbetstiden under en tolv månadersperiod (beräkningsperiod) ska inte få överstiga 48 timmar per vecka. Vidare ska inte arbetstiden under beräkningsperioden få överstiga 2 304 timmar. Om anställningstiden är kortare än beräkningsperioden ska den högsta tillåtna arbetstiden minskas i motsvarande grad. Arbetstiden ska inte heller få överstiga 14 timmar under en 24-timmarsperiod eller 84 timmar under en sjudagarsperiod. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar, ska den genomsnittliga veckoarbetstiden under en fyramånadersperiod inte få överstiga 72 timmar.

Vilan under en 24-timmarsperiod ska få delas upp i högst två perioder, varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder ska få inte överstiga 14 timmar. Undantag från hur vilan ska delas upp i perioder ska få göras genom kollektivavtal. I sådant fall ska vilan få delas upp i högst tre perioder, varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst 1 timme. Tiden mellan två viloperioder ska inte få överstiga 14 timmar. Undantag ska inte få göras under mer än två 24-timmarsperioder under en sjudagarsperiod, och tiden mellan två perioder av undantag ska inte få understiga en tid som är dubbelt så lång som den tid som undantaget varat. Undantag ska dock inte få göras för arbetstagare som är går vakt eller som har andra uppgifter som rör fartygets säkerhet eller förhindrande av förorening på fartyg som inte är passagerarfartyg. Antalet arbetsdagar i följd ska vidare inte få överstiga 31. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om hur många vilodagar arbetstagaren har rätt till.

I propositionen föreslås också att varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än 6 timmar ska ha rätt till rast. I detta sammanhang kan noteras att i den nuvarande vilotidslagen saknas bestämmelser om rast över huvud taget. När det gäller nattarbete föreslås att nattarbetstiden ska få vara högst 42 timmar under en sjudagarsperiod. Med natt ska avses tiden mellan klockan 23.00 och 6.00. Arbetstagare under 18 år ska enligt förslaget ha rätt till minst 9 timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden ska tiden mellan klockan 24.00 och 5.00

ingå. Undantag ska dock kunna göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana arbetstagare. Undantag ska också förutsätta att arbetet inte skadar arbetstagarnas hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska även berörda redar- och sjöfolksorganisationer höras. Vid krissituationer ombord ska dock enligt förslaget en arbetstagare på befälhavares begäran arbeta det antal timmar som behövs för att trygga farkostens, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd, till dess förhållandena återgått till det normala. Enligt förslaget ska också arbetstagarnas arbetstid och viloperioder registreras och uppgifterna sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens utgång.

Arbetsgivaren ska också vara skyldig att erbjuda alla arbetstagare en årlig hälsoundersökning, vilken ska bekostas av arbetsgivaren. Läkareundersökningen ska särskilt se till eventuella sjukdomar kopplade till arbete ombord med minimal dygnsvila och/eller lägsta antal vilodagar. Enligt regeringens förslag ska tillsyn över lagstiftningen utövas av Transportstyrelsen, med stöd av bestämmelser i fartygssäkerhetslagen. Enligt förslaget ska regeringen också få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelserna i lagen. Enligt förslaget bör ett eventuellt beslut om att ta ut sanktionsavgift få överklagas till en allmän förvaltningsdomstol.

Slutligen föreslås också vissa följdändringar i fartygssäkerhetslagen, arbetsmiljölagen och vilotidslagen.

Enligt förslaget ska lagändringarna träda i kraft från den 31 december 2016.

Motionerna

I kommittémotion 2016/17:36 yrkar Emma Wallrup m.fl. (V) att den föreslagna lagen om arbetstid vid inlandssjöfart även bör omfatta egenföretagare. Motionärerna framhåller att det är problematiskt med en ordning som innebär att personer som utför samma arbete ombord på ett fartyg kan komma att omfattas av olika lagstiftningar. Särskilt när det gäller personer med F-skattsedel kan problem uppstå eftersom lagstiftningen ibland kommer att vara till fördel för egenföretagaren, ibland till nackdel. Dessutom har reglerna om F-skatt ändrats, vilket fått till följd att många arbetsgivare använder sig av personer med F-skattsedel i stället för att anställa i syfte att undvika det ansvar som följer av att vara arbetsgivare. Detta är enligt Skatteverket en tendens som ökar, vilket stärker argumenten ytterligare för att även egenföretagare bör omfattas av den föreslagna lagen. För att syftet med lagstiftningen ska uppnås är det därför enligt motionärerna fullt rimligt att även egenföretagare omfattas. Detta skulle ge en tydligare lagstiftning och därmed gynna såväl arbetstagare som arbetsgivare.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framhåller i motion 2016/17:37 svårigheterna för arbetande till sjöss att spara registrerade uppgifter om arbets- och vilotider och yrkar därför att den föreslagna bestämmelsen ska utgå i den delen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att propositionen grundar sig på ett EU-direktiv som medlemsstaterna är skyldiga att genomföra med lagstiftning som ska träda i kraft senast den 31 december 2016. Utskottet kan också konstatera att direktivet är ett s.k. minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får införa högre skydd för arbetstagarna. Utskottet har tidigare framhållit att en ökad andel sjöfart i de intermodala transportkedjorna skulle avlasta såväl järnvägen som vägarna och kunna möjliggöra ett mer kostnadseffektivt utnyttjande av den samlade infrastrukturen. Utskottet har också betonat vikten av att beakta arbetsvillkor vid genomförandet av reglerna om inre vattenvägar (bet. 2015/16:TU17). Utskottet anser att dessa uttalanden är relevanta också i den nu aktuella frågan.

Utskottet noterar att regeringen bedömt att förslaget inte kommer att påverka statsbudgeten. Regeringen har också gjort bedömningen att införandet av direktivet medför att skyddet för arbetstagarna generellt blir högre än det är med befintliga bestämmelser. När det gäller begreppet inlandssjöfart föreslår regeringen att detta knyts till sjöfart med fartyg med s.k. gemenskapscertifikat eller Rhencertifikat som utfärdas med stöd av direktiv 2006/87/EG. Detta motsvarar också det önskemål som framförts av flera branschrepresentanter i samband med att faktagromemorian arbetades fram vid Regeringskansliet. Regeringen har inte heller bedömt att den föreslagna lagen nämnvärt påverkar den framtida utvecklingen av inlandssjöfarten. Utskottet instämmer i regeringens slutsatser och delar också regeringens bedömning att direktivets införande kommer att leda till en ökad sjösäkerhet eftersom förslaget såvitt kan bedömas kommer att medföra högre skydd för arbetstagarna.

När det gäller de farhågor som framförts om att endast arbetstagare och inte egenföretagare ska omfattas av den föreslagna lagen vill utskottet framhålla att regeringen bemött dessa farhågor i sin proposition och att ärendet på vanligt sätt samberetts inom Regeringskansliet där också Arbetsmarknadsdepartementet varit involverat i arbetet med att ta fram lagstiftningsförslaget. Utskottet konstaterar också att frågan om det rör sig om ett arbetstagarförhållande ska avgöras utifrån en helhetsbedömning där omständigheten att en person har F-skattsedel inte är ensamt avgörande. Utskottet anser mot den bakgrunden att det inte finns skäl att avvika från regeringens förslag.

Utskottet delar regeringens bedömning när det gäller frågan om tillsyn och konstaterar att det framstår som naturligt att Transportstyrelsen, som redan i dag utövar tillsyn över vilotidslagen, får rollen som tillsynsmyndighet över den föreslagna lagstiftningen. Utskottet har ingen annan uppfattning än den som regeringen redovisat om att Transportstyrelsens tillkommande tillsynsverksamhet bör rymmas inom nuvarande anslag. Utskottet har heller ingen annan uppfattning när det gäller regeringens bedömning att ett beslut om sanktionsavgift bör kunna överklagas till domstol och att denna tillkommande uppgift för förvaltningsdomstolarna inte bör medföra några kostnadsökningar som inte rymms inom befintliga ramar.

Sammantaget föreslår utskottet mot denna bakgrund att riksdagen antar regeringens lagförslag och avstyrker motionerna.

Reservationer

1. Regeringens lagförslag (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om arbetstid vid inlandssjöfart med den ändringen att sista meningen i 13 § tredje stycket utgår,
2. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:189 punkterna 2–4 och motion

2016/17:37 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

bifaller delvis proposition 2015/16:189 punkt 1 och avslår motion

2016/17:36 av Emma Wallrup m.fl. (V).

Ställningstagande

I regeringens proposition föreslås bl.a. att arbetsgivaren ska ge arbetstagaren kopior av godkända registrerade uppgifter där det står om arbetstagarens arbetstider och viloperioder, och dessa ska arbetstagaren spara i minst ett år. Vi anser dock att arbete till sjöss inte är som andra, landbaserade jobb, och många sjömän är ute och reser på sin lediga tid, vilket gör det svårt att spara dessa uppgifter. Vi ser därtill ingen anledning till att arbetstagare ska spara dessa uppgifter då de finns tillgängliga hos arbetsgivaren eller befälet ombord på fartygen.

Vi anser därför att kravet i 13 § i den föreslagna lagen om att arbetstagare ska spara kopior på godkända registrerade uppgifter om arbetstider och viloperioder ska utgå.

2. Regeringens lagförslag (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om arbetstid vid inlandssjöfart,
2. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),

3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)
och ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:189 punkterna 1–4 och motion

2016/17:36 av Emma Wallrup m.fl. (V) och
avslår motion

2016/17:37 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD).

Ställningstagande

Vänsterpartiet ser överlag positivt på det direktiv som propositionen syftar till att genomföra i svensk rätt. Direktivet bygger på ett avtal mellan arbetsmarknadens parter på EU-nivå inom inlandssjöfarten och syftar till att skapa lika ramvillkor på arbetsmarknaden för inlandssjöfarten samt förhindra illojal konkurrens som beror på skillnader i lagstiftningen i fråga om arbetstidens förläggning. Vi i Vänsterpartiet delar också regeringens bedömning att de föreslagna bestämmelserna generellt sett ger arbetstagarna inom inlandssjöfarten ett högre skydd än det de har enligt nuvarande regler.

Vi delar dock den uppfattning som framförts av Seko om att det är problematiskt att egenföretagare inte omfattas av den föreslagna lagstiftningen eftersom det medför att personer som utför samma arbete ombord kan komma att omfattas av två olika lagstiftningar. Särskilt när det gäller personer med F-skattsedel kan problem uppstå eftersom lagstiftningen ibland kommer att vara till fördel för egenföretagaren, ibland till nackdel. Dessutom har reglerna om F-skatt ändrats, vilket fått till följd att många arbetsgivare använder sig av personer med F-skattsedel i stället för att anställa i syfte att undvika det ansvar som följer av att vara arbetsgivare. Detta är enligt Skatteverket en tendens som ökar, vilket stärker argumenten ytterligare för att även egenföretagare bör omfattas av den föreslagna lagen. För att syftet med lagstiftningen ska uppnås är det fullt rimligt att även egenföretagare omfattas. Det ger en tydligare lagstiftning, vilket gynnar såväl arbetstagare som arbetsgivare. Den föreslagna lagen bör därför även omfatta egenföretagare. Regeringen bör snarast möjligt återkomma med ett sådant förslag.

Vad jag nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2015/16:189 Genomförande av EU:s direktiv om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).
3. Riksdagen antar regeringens förslag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Följdmotionerna

2016/17:36 av Emma Wallrup m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den föreslagna lagen, som benämns lagen om arbetstid vid inlandssjöfart, även bör omfatta egenföretagare och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:37 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen antar 13 § förslaget till lag om arbetstid vid inlandssjöfart med den ändringen att sista meningen i paragrafen utgår.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om arbetstid vid inlandssjöfart

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller för arbetstagare som ingår i besättningen eller har andra uppgifter ombord på farkoster som används för yrkesmässig inlandssjöfart i Sverige.

En person som arbetar ombord på en farkost som ingår i ett företag som personen driver ska dock inte omfattas av denna lag, även om personen anses som arbetstagare i det egna företaget.

Uttryck i lagen

2 § I denna lag betyder

- | | |
|------------------------|---|
| 1. farkost | fartyg eller flytande utrustning, flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar, |
| 2. flytande utrustning | |
| 3. arbetstid | tid under vilken arbetstagaren under arbetsgivarens eller dennes företrädares ledning utför arbete på, vid och för farkosten, är avdelad för arbete eller måste vara beredd att arbeta (jourtid), |
| 4. viloperiod | period som inte är arbetstid, inräknat viloperioder som var och en överstiger 15 minuter på en farkost i drift, på en stillastående farkost och i land, |
| 5. vilodag | oavbruten viloperiod på 24 timmar som arbetstagaren tillbringar på en fritt vald ort, |
| 6. inlandssjöfart | sjöfart som bedrivs med farkoster som har något av de certifikat som avses i 3 kap. 1 a § fartygssäkerhetslagen (2003:364). |

¹ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), i den ursprungliga lydelsen.

Arbetstid

3 § Fastställandet av arbetstiden ska grundas på en åtta timmars arbetsdag.

4 § Den genomsnittliga arbetstiden under en tolv månadersperiod (beräkningsperioden) får inte överstiga 48 timmar per vecka.

5 § Arbetstiden under beräkningsperioden får inte överstiga 2 304 timmar.

Om anställningstiden är kortare än beräkningsperioden, ska den högsta tillåtna arbetstiden minskas i motsvarande mån.

6 § Arbetstiden får inte överstiga

1. 14 timmar under en 24-timmarsperiod, och
2. 84 timmar under en sjudagarsperiod.

Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar, får den genomsnittliga veckoarbetstiden under en fyramånadersperiod inte överstiga 72 timmar.

Vilan under en 24-timmarsperiod får delas upp i högst två perioder varav en period om minst 6 timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

7 § Undantag från 6 § tredje stycket får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation som är att anse som en central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Undantag får i fråga om arbetstagare som är vaktgående eller har andra uppgifter som rör fartygets säkerhet eller förhindrande av förorening göras endast för arbetstagare ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Undantag enligt första stycket får innebära att vilotiden delas upp i högst tre perioder varav en period om minst 6 timmar och de övriga om minst 1 timme. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar. Undantag får inte göras under mer än två 24-timmarsperioder under en sjudagarsperiod. Tiden mellan två perioder av undantag får inte understiga en tid som är dubbelt så lång som den tid som undantaget varat.

8 § Antalet arbetsdagar i följd får inte överstiga 31.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur många vilodagar arbetstagaren har rätt till.

Rast

9 § Varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar har rätt till rast.

Nattarbete

10 § Nattarbetstiden får vara högst 42 timmar under en sjudagarsperiod. Med natt avses tiden mellan kl. 23.00 och 6.00.

11 § Arbetstagare under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. Tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00 ska ingå i nattvilan.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana arbetstagare. Undantag förutsätter att arbetet inte skadar arbetstagarnas hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska berörda redar- och sjöfolksorganisationer höras.

Krissituationer

12 § Bestämmelserna i 4–11 §§ hindrar inte att en arbetstagare på befälhavarens eller dennes ställföreträdarens begäran ska arbeta det antal timmar som behövs för att trygga farkostens, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd, till dess förhållandena har återgått till det normala.

Så snart det är möjligt efter det att förhållandena har återgått till det normala ska befälhavaren eller dennes ställföreträdare se till att alla arbetstagare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får tillräcklig vila.

Registrering av arbetstid

13 § Befälhavaren eller den han eller hon utser ska se till att arbetstagarnas arbetstid och viloperioder registreras. Befälhavaren ska se till att uppgifterna sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens utgång.

De registrerade uppgifterna ska senast före påföljande månads slut granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren eller dennes företrädare och arbetstagaren.

Arbetsgivaren ska se till att arbetstagaren får en kopia av de godkända registrerade uppgifterna. Arbetstagaren ska spara dessa i minst ett år.

Hälsoundersökning

14 § Arbetsgivaren ska erbjuda alla arbetstagare en årlig hälsoundersökning. Undersökningen ska bekostas av arbetsgivaren.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hälsoundersökningen.

Tillsyn

15 § Bestämmelser om tillsyn och om inskränkningar i användningen av farkoster med anledning av denna lag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Sanktionsavgift

16 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

2 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 10 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 10 §²

Om arbetstid finns bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673) och med stöd av denna meddelade föreskrifter.

Bestämmelser om arbetstiden och vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Bestämmelser om arbetstiden vid visst vägtransportarbete finns i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Särskilda bestämmelser om arbetstid för minderåriga finns i 5 kap. 5 §.

Bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673) och i föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Bestämmelser om arbetstiden och vilotiden vid fartygsarbete finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

¹ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2005:396.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs¹ att 2 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

<i>2 §²</i>	
<p>Lagen gäller inte när fråga är om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fiskefartyg, när de används som sådana, och fartyg som används i verksamhet som har direkt anknytning till fiske, i annat fall än som sägs i 15 och 16 §§, 2. räddningsfartyg när de används som sådana, eller 3. fritidsfartyg. 	<p>Lagen gäller inte för</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. räddningsfartyg när de används som sådana, 2. fritidsfartyg, eller 3. arbete som omfattas av lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandsjöfart.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.

¹ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2003:368.

4 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ att 5 kap. 1 och 5 §§ och 6 kap. 1 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap. 1 §²

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation,
4. arbetsmiljön ombord, och
5. arbets- och levnadsförhållandena ombord.

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

I frågor som avser arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena ombord avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar. Vid tillsyn av lagen om arbetstid vid inlandssjöfart avses med fartyg i denna lag även flytande utrustning.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG,

¹ Jfr rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), i den ursprungliga lydelsen.
² Senaste lydelse 2012:96.

93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas såvitt avser arbetsmiljön i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshandlingen finns i livsmedelslagen (2006:804).

5 §

Besiktningar *skall* göras främst för att Besiktningar *ska* göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,
 2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,
 3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,
 4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och
 5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.
5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän *och lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart.*

6 kap.

1 §³

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för en resa i den avsedda farten eller zonen,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet i fråga om arbets- och levnadsförhållanden,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte följs och detta innebär en uppenbar fara för sjömannens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän *eller lagen (2016:000) om arbetstid vid inlandssjöfart* inte följs och detta innebär en uppenbar fara för sjömannens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

³ Senaste lydelse 2013:986.

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2016.