



## Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2007/08:76 Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik och två motioner som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen föreslås att rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn ska genomföras i svensk rätt genom en ny lag. De författningar som ska genomföra direktivet föreslås träda i kraft den 14 december 2008, i samband med att en ny tågplan ska börja gälla.

Utskottet konstaterar att regeringens förslag utgör en del i det viktiga arbetet med att utveckla en effektiv järnvägstrafik inom EU och föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik samt följdändringarna i arbetstidslagen (1982:673) och lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

I betänkandet finns två reservationer från Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Utskottets överväganden .....	5
Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik .....	5
Propositionen .....	6
Motionerna .....	10
Utskottets ställningstagande .....	12
Omförhandling av regleringen av dygnsvila .....	13
Reservationer .....	15
1. Lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik, punkt 1 (v) .....	15
2. Omförhandling av regleringen av dygnsvila, punkt 2 (mp) .....	16
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	17
Propositionen .....	17
Följdmotionerna .....	17
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	18

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:76 punkt 1 och avslår motion

2007/08:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2.

*Reservation 1 (v)*

## 2. Omförhandling av regleringen av dygnsvila

Riksdagen avslår motion

2007/08:T7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp).

*Reservation 2 (mp)*

## 3. Lagändringar

Riksdagen antar regeringens förslag till

a) lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673) och

b) lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagarare.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:76 punkterna 2 och 3.

Stockholm den 24 april 2008

På trafikutskottets vägnar

*Hans Stenberg*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulla Löfgren (m), Sten Nordin (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Marie Nordén (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Malin Löfsjögård (m), Désirée Liljevall (s), Christer Winbäck (fp), Krister Örnfjäder (s) och Irene Oskarsson (kd).

## Redogörelse för ärendet

### Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2007/08:76 Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik och två motioner som väckts med anledning av propositionen från Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

Lagförslagen har granskats av Lagrådet som föreslagit vissa ändringar som regeringen har beaktat.

Regeringen förslag till riksdagsbeslut samt motionsförslagen redovisas i *bilaga 1* medan regeringens lagförslag återfinns i *bilaga 2*.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

# Utskottets överväganden

## Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik samt följdändringarna i arbetstidslagen (1982:673) och lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare. Utskottet, som konstaterar att regeringens förslag utgör en del i det viktiga arbetet med att utveckla en effektiv järnvägstrafik inom EU, avstyrker motionerna.

Jämför reservationerna 1 (v) och 2 (mp).

### Direktivet i korthet

Frågor om arbetstid regleras i EG-rätten av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (i fortsättningen arbetstidsdirektivet). Därutöver regleras arbetstiden för sjömän, civil flygpersonal och vägtransportarbetare av särskilda direktiv.

Målen för direktivet är skydd för hälsa och säkerhet. I beaktandesatserna till avtalet, som är en bilaga till direktivet, anges dock flera syften. Dessa beaktandesatser hänvisar till nödvändigheten att utveckla en säker trafik över gränserna och att skydda hälsan och säkerheten hos mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik, nödvändigheten att undvika en konkurrens som enbart bygger på skillnader i arbetsvillkoren samt intresset av att utveckla transporter på järnväg inom Europeiska unionen.

Direktivet är ett minimidirektiv, vilket innebär att medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare för arbetstagarna än de som föreskrivs i direktivet. Direktivet får inte åberopas för att försämra den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna som gäller i medlemsstaten. Direktivet ska tillämpas på mobil järnvägspersonal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som utförs av järnvägsföretag. Det är arbetstagare som ingår i tågpersonalen och som tjänstgör i denna trafik mer än en timme om dagen som omfattas av direktivet. För vissa typer av kortare gränsöverskridande trafik är tillämpningen av direktivet frivillig.

Direktivet reglerar närmare bestämt dygns- och veckovila, raster och kör-tid. Direktivet kräver också att en tjänstgöringslista som visar de mobila arbetstagarnas arbetstimmar och vila per dag ska föras. Listan ska bevaras i minst ett år hos företaget. Medlemsstaterna ska fastställa lämpliga påfölj-

der för överträdelser av de nationella bestämmelser som genomför direktivet. Direktivet ska vara genomfört senast den 27 juli 2008, antingen genom författningsreglering eller genom kollektivavtal.

## Propositionen

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

*Regeringen föreslår* att det införs en ny lag för genomförandet av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlåtande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn. Lagen ska benämnas lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

### **Avvikelser genom kollektivavtal**

*Regeringen föreslår* att genom kollektivavtal på central, och i ett fall lokal, nivå ska avvikelser från vissa av lagens bestämmelser kunna göras till nackdel för arbetstagarna, dock endast under förutsättning att detta inte innebär att mindre förmånliga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet (EG-spärr). Avtal som innebär mindre förmånliga regler för arbetstagarna än vad som är tillåtet enligt den nya lagen ska vara ogiltiga.

### **Lagens innehåll och tillämpningsområde**

*Regeringen föreslår* att lagen ska innehålla bestämmelser om dygnsvila, veckovila, rast, körtid och tjänstgöringslista för arbetstagare som ingår i tågpersonalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Med gränsöverskridande driftskompatibel trafik ska avses gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur ska inte omfattas.

Med tågpersonal ska avses alla anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.

Lagen ska tillämpas endast om arbetstiden är förlagd så att arbetstagaren ska tjänstgöra i sådan internationell trafik under mer än en timme av arbetsdagen. Utöver vad som följer av bestämmelserna i lagen ska arbetstidslagen (1982:673) gälla. I arbetstidslagen ska det införas en bestämmelse om att den lagens bestämmelser om dygnsvila, veckovila och raster inte ska tillämpas om motsvarande regler i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik är tillämpliga.

## Undantag för viss gränstrafik

*Regeringen föreslår* att lagen inte ska gälla lokal och regional passagerartrafik över gränsen mellan Sverige och ett annat land. Lagen ska inte heller gälla godstransporter som inte överskrider gränsen mellan Sverige och ett annat land med mer än 15 kilometer.

## Dygnsvila

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

Dygnsvilan i bostaden ska få minskas till minst nio timmar i följd en gång under varje period om sju dagar under förutsättning att den minskade dygnsvilan läggs till nästa dygnsvila i bostaden. En dygnsvila i bostaden som sker mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden ska dock inte få understiga tio timmar i följd såvida inte parterna i centrala kollektivavtal bestämmer annat.

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

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden. Vid dygnsvila utanför bostaden bör en bekväm inkvartering eftersträvas.

## Raster

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

Rasternas antal, längd och förläggning ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetsförhållandena för att arbetstagaren ska kunna återhämta sig. Vid tågförsening ska rasterna få anpassas under arbetsdagen.

## Veckovila

*Regeringen föreslår* att alla arbetstagare ska ha minst 24 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila) utöver den dygnsvila på tolv timmar som arbetstagaren ska ha.

Alla arbetstagare ska ha minst 104 perioder med veckovila varje år. I dessa ska det ingå 24 dubbla perioder med veckovila varav minst tolv ska omfatta lördag och söndag. Om arbetstagarens anställning varar kortare tid än ett år ska antalet perioder med veckovila minska i motsvarande mån.

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

## **Körtid**

*Regeringen föreslår* att mellan två perioder av dygnsvila ska körtiden få uppgå till högst nio timmar, vid nattarbete åtta timmar. Körtiden under en tvåveckorsperiod ska få uppgå till högst 80 timmar.

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

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

## **Tjänstgöringslista**

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

## **Tillsyn**

*Regeringen föreslår* att regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsyn. För att kunna utöva tillsynen ska tillsynsmyndigheten ha rätt att av arbetsgivaren på begäran få upplysningar och handlingar och att få tillträde till arbetsställen. Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp ska dock få göras endast om



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

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

## Sanktioner

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

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

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

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

## Överklagande m.m.

*Regeringen föreslår* att tillsynsmyndighetens beslut om förelägganden och förbud ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Tillsynsmyndigheten ska få förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

## Lagförslag

*Regeringen föreslår* att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673) och

3. lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

### **Ikraftträdande**

*Regeringen föreslår* att lagändringarna ska träda i kraft den 14 december 2008 i samband med att en ny tågplan ska börja gälla. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

### **Kostnader och andra konsekvenser**

Enligt regeringen kommer förslagen i propositionen inte att påverka statsbudgeten.

Ur arbetsmiljösynpunkt innebär förslagen i propositionen vissa förbättringar eftersom bestämmelserna är förmånligare för arbetstagaren än nuvarande motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen och de nu föreslagna bestämmelserna inte är möjliga att avtala bort på samma sätt som enligt arbetstidslagen.

Det nu aktuella direktivet är i första hand ett socialt direktiv som syftar till bättre arbetsvillkor för arbetstagarna. Bättre arbetsvillkor i form av t.ex. mer vila och begränsad körtid är dock en faktor som också förbättrar säkerheten för trafiken. Detta framgår också av att avtalet uttryckligen anger att det är nödvändigt att utveckla en säker trafik över gränserna.

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

### **Motionerna**

I *motion 2007/08:T6 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att regeringen anser att inte all tågpersonal ska omfattas av lagstiftningen, utan endast de anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Regeringen menar att det under förhandlingen av direktivet inte var tänkt att den nya lagstiftningen skulle avse tågpersonal med städ- och cateringuppgifter.

Motionärerna anser att det är olämpligt att knyta lämpligheten av lagen till frågan om arbetsuppgifterna har betydelse för säkerheten. All personal ombord kommer i händelse av hot mot säkerheten på ett eller annat sätt

att beröras av de åtgärder som kan tänkas vidtas vid ett sådant tillfälle. Det betyder därmed att även städ- och cateringpersonal har ett lika stort behov av godtagbara regler för kör- och vilotid. Dessutom är det vanligt förekommande att t.ex. tågvärdar ibland även arbetar i restaurangen och på så sätt har blandade arbetsuppgifter i olika funktioner. Enligt motionärerna bör därför riksdagen ändra regeringens lagförslag, så att definitionen av tågpersonal omfattar varje arbetstagare ombord.

I samma motion (*yrkande 2*) framhålls också att enligt arbetstidslagen (1982:673) definieras nattetid i arbetssammanhang som perioden mellan kl. 22.00 och kl. 06.00. I EU-direktivet om kör- och vilotid för internationell järnvägstrafik motsvarar nattetid dock perioden mellan kl. 23.00 och kl. 06.00.

Regeringen anser att nattetid ska motsvara samma period som i EU-direktivet. Remissinstanser från Seko och ST anser att det ska vara samma period som i arbetstidslagen. Motionärerna invänder mot regeringens resonemang i propositionen och menar att eftersom EU-direktivet är ett minimidirektiv finns det ingen anledning att Sverige i denna nya lag gör ett undantag från den norm som redan finns inom ramen för nuvarande arbetstidslag. Det är inte rimligt att tågpersonal ska omfattas av en annan definition av nattetid än andra anställda i landet. Riksdagen bör mot bakgrund av ovanstående ändra regeringens lagförslag, så att nattarbete avses börja kl. 22.00 i stället för kl. 23.00.

I motion 2007/08:T7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) befaras att förslaget att en dygnsvila utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden leder till en sämre konkurrenssituation för järnvägen i förhållande till väg-, sjö- och flygtransporter. Framst gynnas den internationella lastbilstrafiken. Särskilt drabbade blir länder i utkanterna av Europa, däribland Sverige. Branschföreningen Tågoperatörerna menar också att förslaget försämrar förutsättningarna för svenska järnvägsföretag att konkurrera om den internationella gods- och persontrafiken, när den avregleras.

Motionärerna anser att förslaget kommer att försvåra existerande trafik. Enligt motionärerna har regeringen delvis tagit fasta på kritiken mot förslaget och fastslår att det ”kan bestämmas att två dygnsviloperioder utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden.” Motionärerna anser dock att detta inte är tillräckligt. Det europeiska avtal som reglerar dygnsvila bör omförhandlas så att denna aspekt i stället regleras i nationella kollektivavtal. Sverige bör agera inom EU för en sådan omförhandling. Nuvarande avtal gynnar järnvägsoperatörer i Centraleuropa och missgynnar aktörer i utkanterna av Europa.

## Utskottets ställningstagande

### Lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Utskottet vill inledningsvis erinra om att utskottet tidigare i olika sammanhang lyft fram vikten av att järnvägstrafiken i Europa utvecklas och betonat angelägenheten av en fortsatt harmonisering av olika regler för att främja den gränsöverskridande tågtrafiken. För att skapa effektiva och hållbara trafiklösningar krävs därför en ökad grad av samsyn i syfte att göra järnvägstrafiken mer konkurrenskraftig på framtidens transportmarknad i EU. Regeringens lagförslag, som är ett led i denna harmonisering, bejakas därför av utskottet.

Utskottet vill med anledning av motionsförslaget om en vidare *definition av begreppet tågpersonal* erinra om att de europeiska parterna under förhandlingen av direktivet har uppgett att avtalet inte är avsett att omfatta städ- och cateringpersonal. Den personal som då återstår är förare, tågmästare, tågvärdar och liknande. Att ovillkorligt inbegripa all denna personal medför dock – enligt propositionen, vilket utskottet kan instämma i – stora tillämpningsproblem, eftersom det förekommer att framför allt tågvärdar tidvis arbetar i catering/restaurangen, och personal i dessa avdelningar skulle som nämnts inte omfattas. En sådan integrering av arbetsuppgifter sker ibland under samma resa hos en och samma arbetstagarare. Det blir då mycket svårt att från fall till fall avgöra om personen omfattas av denna särskilda arbetstidsreglering eller inte. En lämpligare lösning är därför, som också regeringen förordar, att knyta tillämpligheten av lagen till om arbetstagararen i fråga har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Föraren har alltid säkerhetsrelaterade uppgifter. Även tågmästaren har oftast sådana uppgifter, och det förekommer att även tågvärdarna har säkerhetsrelaterade uppgifter.

En tågvärd som har säkerhetsrelaterade uppgifter, men som också tidvis arbetar i catering/restaurangen, kommer att omfattas av lagen. Majoriteten av städ- och cateringpersonalen kommer dock att falla utanför tillämpningsområdet i enlighet med vad de europeiska parterna har avsett.

Utskottet anser därför, i likhet med regeringen, att det bör införas en definition i lagen i vilken det anges att med tågpersonal avses alla arbetstagarare ombord som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. *Motion 2007/08:T6 (v) yrkande 1* avstyrks mot den bakgrunden.

När det gäller motionsförslaget om *definition av nattarbete* framgår det av direktivet att nattetid är varje period på minst sju timmar enligt definitionen i nationell lagstiftning som i varje fall omfattar intervallet kl. 24.00–05.00.

I motionen framhålls att Seko och Fackförbundet ST anser att begreppet nattetid ska omfatta perioden mellan kl. 22.00 och kl. 06.00 eftersom det inte finns någon anledning att skapa en annan regel än vad som gäller enligt arbetstidslagen. Utskottet kan instämma i att ett nattbegrepp som

omfattar samma period som enligt arbetstidslagen skulle vara enklare att tillämpa. Detta skulle dock innebära att direktivet genomförs på ett mer långtgående sätt än vad direktivet kräver. Några mer bärande skäl för en sådan utvidgning av direktivets definition har därför inte regeringen funnit – en uppfattning som utskottet delar. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att inget hindrar parterna att avtala om en längre nattperiod.

När det gäller begreppet natt vill utskottet i sammanhanget också anföra att begreppet natt kan vara lämpligt att definieras på företagsnivå eftersom tidtabeller och arbetsscheman utarbetas på denna nivå, men anser – i likhet med regeringen – ändå att nattarbetsregleringen är av sådan särskild vikt för arbetstagarens skydd och hälsa att regleringen kring denna inte bör lämnas direkt till de lokala parterna att bestämma. Utskottet instämmer därför i regeringens bedömning att begreppet natt bör avgöras centralt. Inget hindrar dock att parterna genom centrala kollektivavtal lämnar frågan till de lokala parterna att avgöra. Möjligheten att avtala om en avvikelse från bestämmelsen bör således endast kunna ske på central nivå.

I regeringens lagförslag anges mot denna bakgrund att med nattarbete avses, om inte annat bestäms genom centrala kollektivavtal, varje arbetspass om minst tre timmar under perioden som börjar kl. 23.00 och slutar kl. 06.00. Utskottet har inget att invända mot vad regeringen därvid föreslår i propositionen.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något initiativ i enlighet med motionsförslaget inte är påkallat. *Motion 2007/08:T6 (v) yrkande 2* avstyrks följaktligen.

Utskottet har mot denna bakgrund ingen invändning mot regeringens lagförslag. Riksdagen bör därför anta regeringens förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

## **Omförhandling av regleringen av dygnsvila**

När det gäller motionsförslaget om förhandling av regleringen av dygnsvila kan utskottet konstatera att enligt direktivet ska en dygnsvila utanför bostaden bl.a. följas av en dygnsvila i bostaden. Av propositionen framgår att regeringen anser att utgångspunkten är att kollektivavtalslösningar som avviker från tvingande lagstiftning normalt bör ske på central nivå, vilket utskottet kan instämma i. När det gäller den nu aktuella regeln om möjligheten för parterna att avtala om ytterligare en period av dygnsvila utanför bostaden anger dock direktivet uttryckligen att detta bör kunna ske även på lokal nivå. Det bör således vara möjligt att genom både centrala och lokala kollektivavtal avtala om ytterligare en period av dygnsvila utanför bostaden innan dygnsvila i bostaden ska tas.

Utskottet vill med anledning av motionsförslaget också erinra om att i direktivet anges att på europeisk nivå ska frågan om antalet på varandra följande viloperioder utanför bostaden och frågan om ersättningen för vila utanför bostaden omförhandlas två år efter det att avtalet har underteck-

nats. Om förhandlingarna leder till att avtalet ändras i dessa delar kan detta i sin tur leda till att direktivets bestämmelser om framför allt antalet dygnsviloperioder måste ändras. Detta kan eventuellt kräva ändringar i den nu föreslagna lagen. Eftersom dessa förhandlingar ännu inte är avslutade saknas dock möjlighet att nu lämna några förslag på hur en eventuell reglering i svensk rätt ska ske. I propositionen föreslås därför att regeringen bör få meddela föreskrifter i dessa avseenden för att genomföra de förändringar av direktivet som kan uppstå till följd av de pågående förhandlingarna.

Utskottet kan konstatera att det pågår förhandlingar om viloperioder i och utanför bostaden i enlighet med vad som efterfrågas i motionen. Utskottet utgår ifrån att viktiga konkurrensfrågor diskuteras inom ramen för dessa förhandlingar, så att bl.a. järnvägstrafiken inte missgynnas med hänsyn till Sveriges geografiska läge med relativt sett längre avstånd till de större marknaderna i Europa. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något uttalande utöver vad utskottet nu anför inte är påkallat, varför *motion 2007/08:T7 (mp)* avstyrks.

### **Lagändringar**

Utskottet har ingen invändning mot regeringens förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673) och lag om ändring i lagen (1999:687) om utstationering av arbetstagare.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen antar de framlagda förslagen till lagändringar.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## **1. Lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik, punkt 1 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik med de ändringar att

- a) definition av tågpersonal i 2 § ska vara ”tågpersonal: varje arbetstagare ombord” och
- b) klockslaget ”23.00” i 19 § andra stycket ska bytas ut mot ”22.00”.

Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1 och 2 samt

bifaller delvis proposition 2007/08:76 punkt 1.

### *Ställningstagande*

Enligt regeringens förslag i propositionen ska inte all tågpersonal omfattas av lagen, utan endast de anställda ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Regeringen menar att det under förhandlingen av direktivet inte var tänkt att den nya lagstiftningen skulle avse tågpersonal med städ- och cateringuppgifter.

Vänsterpartiet anser att det är olämpligt att knyta lämpligheten av lagen till frågan om arbetsuppgifterna har betydelse för säkerheten. All personal ombord kommer i händelse av hot mot säkerheten på ett eller annat sätt att beröras av de åtgärder som kan tänkas vidtas vid ett sådant tillfälle. Det betyder därmed att även städ- och cateringpersonal har ett lika stort behov av godtagbara regler för kör- och vilotid. Dessutom är det vanligt förekommande att t.ex. tågvårdar ibland även arbetar i restaurangen och på så sätt har de blandade arbetsuppgifter i olika funktioner. Jag anser därför att riksdagen bör ändra regeringens lagförslag, så att definitionen av tågpersonal omfattar varje arbetstagare ombord.

Jag vill också framhålla att enligt arbetstidslagen (1982:673) definieras nattetid i arbetssammanhang som perioden mellan kl. 22.00 och kl. 06.00. I EU-direktivet om kör- och vilotid för internationell järnvägstrafik motsvarar nattetid dock perioden mellan kl. 23.00 och kl. 06.00.

Regeringen anser att nattetid ska motsvara samma period som i EU-direktivet. Remissinstanser från Seko och ST anser att det ska vara samma period som i arbetstidslagen. Jag invänder därför mot regeringens resonemang i propositionen och menar att eftersom EU-direktivet är ett minimidirektiv finns det ingen anledning att Sverige i denna nya lag gör ett undantag från den norm som redan finns inom ramen för nuvarande arbetstidslag. Det är inte rimligt att tågpersonal ska omfattas av en annan definition av nattetid än andra anställda i landet. Riksdagen bör mot bakgrund av ovanstående ändra regeringens lagförslag, så att nattarbete avses börja kl. 22.00 i stället för kl. 23.00.

## **2. Omförhandling av regleringen av dygnsvila, punkt 2 (mp)** av Karin Svensson Smith (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:T7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp).

### *Ställningstagande*

Enligt regeringens förslag i propositionen ska en dygnsvila utanför bostaden följas av en dygnsvila i bostaden. Miljöpartiet de gröna anser att detta riskerar att leda till en sämre konkurrenssituation för järnvägen i förhållande till väg-, sjö- och flygtransporter. Framst gynnas den internationella lastbilstrafiken. Särskilt drabbade blir länder i utkanterna av Europa, däribland Sverige. Branschföreningen Tågoperatörerna menar också att förslaget försämrar förutsättningarna för svenska järnvägsföretag att konkurrera om den internationella gods- och persontrafiken när den avregleras.

Jag anser därför att förslaget kommer att försvåra existerande trafik och kommande gränsöverskridande järnvägstrafik. Regeringen har delvis tagit fasta på kritiken mot förslaget och fastslår att det "kan bestämmas att två dygnsviloperioder utanför bostaden ska följas av en dygnsvila i bostaden." Jag anser dock att detta inte är tillräckligt. Det europeiska avtal som reglerar dygnsvila bör omförhandlas så att denna aspekt i stället regleras i nationella kollektivavtal. Sverige bör agera inom EU för en sådan omförhandling. Nuvarande avtal gynnar järnvägsoperatörer i Centraleuropa och missgynnar aktörer i utkanterna av Europa.

Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.



BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2007/08:76 Kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik:*

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

## Följdmotionerna

*2007/08:T6 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens förslag under Definitioner 2 § bör ändras till följande lydelse: ”I denna lag avses med tågpersonal varje arbetstagare ombord.”
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens förslag under Körtid 19 §, andra stycket, bör ändras till följande lydelse: ”Med nattarbete avses varje arbetspass om minst tre timmar under den period som börjar klockan 22.00 och slutar klockan 06.00.”

*2007/08:T7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att det europeiska avtal som reglerar dygnsvila ska omförhandlas så att detta kan regleras i nationella kollektivavtal.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

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

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

#### **Lagens innehåll och tillämpningsområde**

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

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

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

#### **Definitioner**

**2 §** I denna lag avses med

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

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

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

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

#### **Undantag för viss gränstrafik**

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

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

## Avvikelser genom kollektivavtal

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

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

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

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

**5 §** Avvikelser enligt 4 § får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor ska tillämpas för arbetstagarna än som följer av rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetar federationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn<sup>2</sup>.

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

## Dygnsvila

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

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

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

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

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om dygnsvila utanför bostaden.

<sup>2</sup> EUT L 195, 27.7.2005, s. 15 (Celex 32005L0047).

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

### **Veckovila**

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

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

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

### **Raster**

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

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

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

**17 §** Om tågförsening uppstår får rasterna anpassas under arbetsdagen.

### **Körtid**

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

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

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

### **Tjänstgöringslista**

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

### **Tillsyn**

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

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

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

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

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

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

### **Straffbestämmelser m.m.**

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

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

1. förlägger arbetet så att

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

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

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

2. inte uppfyller sina skyldigheter enligt 20 §, eller

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

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

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

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

### **Överklagande m.m.**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

---

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>2</sup>

Lagen gäller inte

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

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

3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,

4. fartygsarbete,

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

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

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

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte när lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget är tillämplig eller inom offentlig verksamhet som exempelvis försvaret, polisen och skydds- och beredskapsarbeten för arbete som är speciellt för sådana verksamheter och som är av sådant slag att konflikt inte kan undvikas med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden<sup>3</sup>.

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

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

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

<sup>3</sup> EUT L 299, 18.11.2003, s. 9 (Celex 32003L0088).

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

---

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



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

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

#### *Nuvarande lydelse*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Föreslagen lydelse*

#### 5 §<sup>2</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2005:482.

arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

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

arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

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

---

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