

**Regeringens skrivelse**

**1980/81: 79**

**om vissa bilarbetstidsfrågor;**

beslutad den 11 december 1980.

Regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

**Skrivelsens huvudsakliga innehåll**

I skrivelsen behandlas främst internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention (nr 153) om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet. Vidare anges vissa riktlinjer för ett fortsatt arbete med frågorna om bilarbetstid.

Utdrag

## KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde  
1980-12-11

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Wikström, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri, Eliasson

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Skrivelsen om vissa bilarbetstidsfrågor**

---

Prop. 1979/80: 133 med anledning av beslut fattade av internationella arbetskonferensen år 1979 vid dess sextiofemte möte behandlades av riksdagen den 8 maj 1980 (SoU 1979/80: 40, rskr 1979/80: 311). I den propositionen redovisades de ärenden som förevarit vid internationella arbetsorganisationens (ILO:s) konferens i Genève under tiden den 6–27 juni 1979. Vissa av de regler som gäller för arbetet inom ILO presenterades också i propositionen. Av dessa regler följer bl. a. att varje medlem är skyldig att senast inom 18 månader från avslutandet av ett konferenssammanträde förelägga antagna konventioner och rekommendationer för vederbörlig myndighet – för Sveriges del riksdagen.

Vid den aktuella konferensen i Genève antog ILO bl. a. en konvention (nr 153) om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet och en rekommendation (nr 161) i samma ämne. Jag avser nu att efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet ta upp konventionen och rekommendationen till behandling och i samband därmed även beröra vissa andra arbetstidsfrågor inom vägtrafiksektorn. Texterna på engelska och svenska till konventionen och rekommendationen bör fogas som *bilaga 1–4* till regeringsprotokollet i detta ärende.

Allmänna bestämmelser om arbetstid och arbetsförhållanden finns i allmänna arbetstidslagen (1970: 103) och arbetsmiljölagen (1977: 1160). Lagarna avser främst att tillgodose allmänna sociala synpunkter och arbetarskyddssynpunkter. Även i kollektivavtal regleras sådana frågor.

För fordonsförare finns särskilda bestämmelser om arbetstid m. m., som främst syftar till att öka trafiksäkerheten. Sådana bestämmelser finns i kungörelsen (1972: 602) om arbetstid vid vägtransport, m. m. (ATK) och i

förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter (AETR). Slutligen finns i 19§ vägtrafikkungörelsen (1972:603) ett förbud för den som är uttröttad att föra fordon.

AETR bygger på den europeiska överenskommelsen från den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter. AETR-bestämmelserna tillämpas i princip på varje internationell vägtransport som utförs inom en fördragsslutande stat med fordon registrerat i en annan fördragsslutande stat. Förutom Sverige är Belgien, Danmark, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Sovjetunionen, Spanien, Storbritannien, Tjeckoslovakien, Västtyskland, Östtyskland och Österrike f. n. bundna av överenskommelsen. Vid andra transporter inom Sverige än sådana som nu sagts gäller reglerna i ATK. Dessa tillämpas även vid transporter utomlands med svenskregistrerade fordon i de fall AETR:s bestämmelser inte är tillämpliga.

ATK gäller förare vid transporter i förvärvsverksamhet. Liksom tidigare svenska bestämmelser bygger ATK på principen om en maximerad arbetstid – oavsett om denna består i enbart körning eller även annat arbete. Bl. a. gäller enligt huvudregeln att förarens arbetstid under 24 timmar i följd efter föreskriven vilotid inte får överstiga 11 timmar. Förare får vidare inte arbeta under längre tid än 6 timmar i följd utan minst 30 minuters rast. Vilotiden under 24 timmar i följd räknat från början av vilken tjänstgöring som helst får inte understiga 10 timmar i följd.

För att möjliggöra en kontroll av att reglerna efterlevs finns en anteckningsskyldighet för såväl förare som – i förekommande fall – arbetsgivare. Vidare skall flertalet i detta sammanhang aktuella fordon vara utrustade med färdskrivare. Tillsynsmyndighet är arbetarskyddsstyrelsen.

Utgångspunkten i AETR-reglerna är inte som i ATK den totala arbetstiden utan enbart själva körtiden. Sålunda får enligt huvudreglerna den dagliga körtiden inte överstiga 8 timmar och den sammanhängande körtiden inte vara längre än 4 timmar. Med vissa undantag skall dygnsvilan uppgå till minst 11 timmar i följd.

Inom Europeiska Gemenskapen (EG) tillämpas EG-förordningen om arbetstid m. m. i vägtrafik, vars materiella regler i huvudsak överensstämmer med AETR. Likartade regler om bilarbetstid tillämpas alltså inom stora delar av Europa.

För kontroll av att AETR-reglerna iakttas skall föraren göra anteckningar i en personlig kontrollbok. Vidare använder man inom EG en typ av färdskrivare, som kan registrera flera uppgifter än de i Sverige förekommande instrumenten, och enligt uppgift kommer man där inom en snar framtid att helt ersätta kontrollboken med denna mekaniska kontroll.

Bilarbetstidsutredningen har i sitt betänkande (SOU 1977: 2) Bilarbetstid lagt fram förslag om vissa ändringar av de bestämmelser som gäller för svenska inhemska transporter. Utredningen har därvid förordat bl. a. att

tillämpningsområdet skulle utvidgas i vissa avseenden och exempelvis – i motsats till vad som nu gäller – även omfatta transporter för icke affärsdrivande statliga och kommunala verk samt förvärvsmässig bilkörning som inte innebär transport av personer eller gods. Vidare har föreslagits att färdskrivarplikten utvidgas och ett omfattande granskningsarbete utförs av en central tillsynsmyndighet. Utredningen har även behandlat vissa andra frågor om organisationen av tillsynsverksamheten.

De förslag som bilarbetstidsutredningen har lagt fram är – i enlighet med utredningens direktiv – grundade på principen om en maximerad arbetstid. Någon närmare jämförelse mellan arbetstidsprincipen och körtidsprincipen har utredningen inte gjort. Däremot har utredningen förordat vissa ändringar av de arbets- och vilotidsbestämmelser som f. n. gäller. Dessa innebär i huvudsak att den längsta tillåtna arbetstiden under 24 timmar skulle vara 10 timmar och att den längsta tillåtna oavbrutna arbetstiden skulle vara 5 timmar. En förarens dygnsvila under 24 timmar i följd skulle i princip inte få understiga 11 timmar.

ILO:s konvention om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet är tänkt att tillämpas vid såväl nationella som internationella förvärvsmässiga gods- eller persontransporter. De grundläggande reglerna innebär i princip följande. Den längsta tillåtna sammanlagda körtiden får inte överstiga 9 timmar per dygn. Ingen förare får tillåtas att köra mer än 4 timmar i sträck utan rast. Varje avlönad förare skall dessutom ha rätt till en rast efter en sammanhängande arbetstid om 5 timmar. En förarens dygnsvila skall under varje 24-timmarsperiod uppgå till minst 10 timmar i följd.

Konventionen bygger således på ett system med i huvudsak en reglering av körtiden men även – till viss del – av arbetstiden. Beträffande internationella transporter inom AETR-området skulle en tillämpning av ILO-konventionens regler inte medföra några genomgripande nyheter för Sveriges del. Konventionens tillämpningsområde innefattar emellertid även nationella transporter och i vårt land tillämpas arbetstidsprincipen för dessa. ATK har också ett något annorlunda tillämpningsområde inom landet än konventionen.

Vad som här sägs om konventionen gäller på motsvarande sätt ILO:s rekommendation.

Den nuvarande ordningen innebär alltså att en yrkesförarens arbetstid regleras dels genom de av allmänna arbetssociala och liknande synpunkter motiverade lagarna och kollektivavtalen, dels genom den särskilda lagstiftningen för just bilförare. Den senare lagstiftningen, som jag anser är av stor betydelse för trafiksäkerheten, vilar i Sverige f. n. på de två olika principerna om en maximerad arbetstid (ATK) och om en maximerad körtid (AETR). Denna uppsplittring medför nackdelar. Att nu definitivt slå fast vilken princip som i praktiken ger den största trafiksäkerhetsmässiga effekten är enligt min mening inte möjligt. De på ren körtid baserade regelsystemen, dvs. AETR och i huvudsak ILO-konventionen, hindrar inte en

förare att företa en förhållandevis lång körning efter flera timmars annat arbete samma dag. Den tid av oavbruten körning som dessa system tillåter är emellertid starkt begränsad. Det system som bygger på en maximering av den totala arbetstiden, dvs. ATK, medger inte att långa körningar följer efter långa arbetspass av annat slag. Detsamma skulle komma att gälla om bilarbetstidsutredningens förslag genomförs. Arbetstiden kan å andra sidan i dessa fall helt utnyttjas till längre oavbrutna körningar än vad som är fallet då körtidsprincipen tillämpas.

Över ILO:s konvention och rekommendation har den svenska ILO-kommittén – efter att själv först ha hört ett flertal myndigheter och organisationer – avgett yttrande. Kommittén påpekar i yttrandet bl. a. att det synes som den svenska lagstiftningen för internationella transporter (dvs. AETR-reglerna) i stort är förenlig med konventionens materiella bestämmelser, men att det däremot föreligger vissa skillnader mellan konventionens bestämmelser och ATK. Det är enligt kommittén svårt att avgöra vilket regelsystem som är strängast. ILO-kommittén konstaterar sammanfattningsvis att sådana skillnader av allmän karaktär mellan konventionens bestämmelser och den svenska lagstiftningen tycks föreligga på flera områden, att en förändring av den svenska lagstiftningen torde krävas för att nå överensstämmelse med ILO-reglerna. Kommittén konstaterar därför att den f. n. inte kan tillstyrka en ratifikation av konventionen. Vidare konstaterar kommittén att inte heller rekommendationen f. n. kan tillämpas i Sverige.

ILO-kommittén framhåller emellertid att det är viktigt att innehållet i konventionen och rekommendationen beaktas inför en eventuell framtida förändring av lagstiftningen. Det skulle enligt kommittén vara önskvärt att möjligheterna till en svensk anpassning till konventionens och rekommendationens regler närmare undersöks.

Svenska transportarbetareförbundet har i en skrivelse till kommunikationsdepartementet den 19 november 1980 anfört bl. a. att ILO:s konvention i väsentliga avseenden avviker från de förslag i bilarbetstidsutredningens förslag som förbundet tidigare har tillstyrkt. I avvaktan på att bilarbetstidsfrågorna kommer att lösas i sin helhet efter de principer som föreslagits av bilarbetstidsutredningen föreslår förbundet att regeringen avvaktar med ratificering av ILO-konventionen.

Jag delar ILO-kommitténs och transportarbetareförbundets uppfattning att ILO-konventionen f. n. inte kan godkännas. Mitt ställningstagande grundar sig på att konventionens regler inte kan införlivas i det svenska regelsystemet utan att detta förändras genomgripande.

Som jag tidigare framhållit innefattar för svenskt vidkommande den gällande lagstiftningen om bilarbetstid såväl körtidsreglering (AETR) som arbetstidsreglering (ATK). ILO-reglerna innehåller bestämmelser om både körtid och arbetstid medan bilarbetstidsutredningen i sitt förslag utgår från en ren arbetstidsreglering. En analys av de båda principernas för- och

nackdelar och av betydelsen av en enhetlig reglering har trots detta hittills inte utförts. Innan slutlig ställning kan tas till den framtida utformningen av den svenska lagstiftningen i ämnet och till en anslutning till konventionen bör enligt min mening en sådan analys genomföras.

Trots gällande bestämmelser är det inte ovanligt med överträdelser. Inte sällan är överträdelserna av allvarlig art. Möjligheterna till en effektiv kontroll av att reglerna verkligen följs är därför av den största betydelse. Tillsynen kan ordnas på olika sätt. I utlandet sker kontrollen till stor del på annat sätt än här. Bilarbetstidsutredningen har i sitt betänkande behandlat såväl hur kontrollen rent tekniskt kan utformas som vilken myndighet som bör ansvara för tillsynen. Utredningens förslag skiljer sig avsevärt från den i landet f. n. gällande kontrollen.

Hur tillsynen bör utformas hänger nära samman med frågan om vilken princip för beräkning av tiden – maximerad körtid eller maximerad total arbetstid – som skall tillämpas. Dessa frågor bör därför behandlas i ett sammanhang.

Jag avser att ta initiativ till en översyn av reglerna om bilarbetstid såväl beträffande möjligheterna till en samordning av de svenska och de internationella arbetstidsreglerna som beträffande utformningen av tillsynen i Sverige.

## Hemställen

Jag hemställer

att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i det föregående.

## Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar i enlighet med hans hemställan.

Convention 153

*Bilaga 1*

**CONVENTION CONCERNING HOURS OF WORK AND REST PERIODS  
IN ROAD TRANSPORT**

The General Conference of the International Labour Organisation,  
Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International  
Labour Office and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to hours of  
work and rest periods in road transport, which is the fifth item on the  
agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international  
Convention,

adopts this twenty-seventh day of June of the year one thousand nine hundred and  
seventy-nine the following Convention, which may be cited as the Hours of Work  
and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1979:

*Article 1*

1. This Convention applies to wage-earning drivers working, whether for  
undertakings engaged in transport for third parties or for undertakings transporting  
goods or passengers for own account, on motor vehicles engaged professionally in  
the internal or international transport by road of goods or passengers.

2. Except as otherwise provided herein, this Convention further applies to  
owners of motor vehicles engaged professionally in road transport and non-wage-  
earning members of their families, when they are working as drivers.

*Article 2*

1. The competent authority or body in each country may exclude from the  
application of the provisions of this Convention, or of certain of them, persons who  
drive vehicles engaged in—

- (a) urban transport or certain types of urban transport, by reference to the  
particular technical operating conditions involved and to local conditions;
- (b) transport by agricultural or forestry undertakings in so far as such transport is  
carried out by means of tractors or other vehicles assigned to local agricultural  
or forestry activities and is used exclusively for the work of such undertakings;
- (c) transport of sick and injured persons, transport for rescue or salvage work and  
transport for fire-fighting services;
- (d) transport for the purpose of national defence and police services and, in so far  
as it is not in competition with that effected by undertakings engaged in  
transport for third parties, transport for the purpose of other public authority  
essential services;
- (e) transport by taxi; or
- (f) transport which, by reason of the type of vehicle used, the passenger or goods  
capacity of the vehicles, their limited routes or their maximum authorised  
speed, can be considered as not requiring special regulations concerning  
driving time and rest periods.

2. The competent authority or body in each country shall lay down adequate  
standards concerning driving time and rest periods of drivers excluded from the

application of the provisions of this Convention, or of certain of them, pursuant to the provisions of paragraph 1 of this Article.

*Article 3*

The representative organisations of employers and workers concerned shall be consulted by the competent authority or body in each country before decisions are taken on any matters covered by the provisions of this Convention.

*Article 4*

1. For the purpose of this Convention the term "hours of work" means the time spent by wage-earning drivers on—

(a) driving and other work during the running time of the vehicle; and

(b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

2. Periods of mere attendance or stand-by, either on the vehicle or at the workplace and during which the drivers are not free to dispose of their time as they please, may be regarded as hours of work to an extent to be prescribed in each country by the competent authority or body, by collective agreements or by any other means consistent with national practice.

*Article 5*

1. No driver shall be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.

2. The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorise the period referred to in paragraph 1 of this Article to be exceeded by not more than one hour.

3. The length of the break referred to in this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

4. The competent authority or body in each country may specify cases in which the provisions of this Article are inapplicable because drivers have sufficient breaks as a result of stops provided for in the timetable or as a result of the intermittent nature of the work.

*Article 6*

1. The maximum total driving time, including overtime, shall exceed neither nine hours per day nor 48 hours per week.

2. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article may be calculated as an average over a number of days or weeks to be determined by the competent authority or body in each country.

3. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article shall be reduced in the case of transport activities carried out in particularly difficult conditions. The competent authority or body in each country shall define these activities and determine the total driving times to be applied in respect of the drivers concerned.

*Article 7*

1. Every wage-earning driver shall be entitled to a break after a continuous period of five hours of work as defined in Article 4, paragraph 1, of this Convention.

2. The length of the break referred to in paragraph 1 of this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

#### Article 8

1. The daily rest of drivers shall be at least ten consecutive hours during any 24-hour period starting from the beginning of the working day.

2. The daily rest may be calculated as an average over periods to be determined by the competent authority or body in each country: Provided that the daily rest shall in no case be less than eight hours and shall not be reduced to eight hours more than twice a week.

3. The competent authority or body in each country may provide for daily rest periods of different duration according to whether passenger or goods transport is involved and to whether the rest is taken at home or elsewhere, on condition that the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article concerning the minimum number of hours are observed.

4. The competent authority or body in each country may provide for exceptions to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article as regards the duration of the daily rest periods and the manner of taking such rest periods in the cases of vehicles having a crew of two drivers and of vehicles using a ferry-boat or a train.

5. During the daily rest the driver shall not be required to remain in or near the vehicle if he has taken the necessary precautions to ensure the safety of the vehicle and its load.

#### Article 9

1. The competent authority or body in each country may permit as temporary exceptions, but only in so far as may be necessary for the performance of indispensable work, extensions of the driving time, extensions of the continuous working time, and reductions in the duration of the daily rest periods provided for in Articles 5, 6, 7 and 8 of this Convention-

- (a) in case of accident, breakdown, unforeseen delay, dislocation of service or interruption of traffic;
- (b) in case of *force majeure*; and
- (c) in case of urgent and exceptional necessity for ensuring the work of services of public utility.

2. When national or local conditions in which road transport operates do not lend themselves to the strict observance of Articles 5, 6, 7 or 8 of this Convention, the competent authority or body in each country may also authorise extensions of the driving time, extensions of the continuous working time and reductions in the duration of the daily rest periods provided for therein and authorise exceptions as regards the application of Articles 5, 6 or 8 to the drivers covered by Article 1, paragraph 2, of this Convention. In such case, the Member concerned shall, by a declaration appended to its ratification, describe these national or local conditions as well as the extensions, reductions or exceptions permitted pursuant to this paragraph. Any such Member shall indicate in its reports under article 22 of the Constitution of the International Labour Organisation any progress which may have been made with a view towards stricter or wider application of Articles 5, 6, 7 and 8 of this Convention, and may at any time cancel the declaration by a subsequent declaration.

#### Article 10

1. The competent authority or body in each country shall-

- (a) provide for an individual control book and prescribe the conditions of its issue, its contents and the manner in which it shall be kept by the drivers; and
- (b) lay down a procedure for notification of the hours worked in accordance with Article 9, paragraph 1, of this Convention and the circumstances justifying them.

2. Each employer shall—

- (a) keep a record, in a form approved by the competent authority or body in each country, indicating the hours of work and of rest of every driver employed by him; and
- (b) place this record at the disposal of the supervisory authorities in a manner determined by the competent authority or body in each country.

3. The traditional means of supervision referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall, if this proves to be necessary for certain categories of transport, be replaced or supplemented as far as possible by recourse to modern methods, as for instance tachographs, according to rules to be established by the competent authority or body in each country.

#### *Article 11*

The competent authority or body in each country shall make provision for—

- (a) an adequate inspection system, with verification carried out in the undertaking and on the roads; and
- (b) appropriate penalties in the event of breaches of the requirements of this Convention.

#### *Article 12*

The provisions of this Convention shall, except in so far as they are otherwise made effective by means of collective agreements or arbitration awards or in such other manner as may be consistent with national practice, be given effect by laws or regulations.

#### *Article 13*

This Convention revises the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939.

#### *Article 14*

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

#### *Article 15*

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

#### *Article 16*

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour

Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

#### Article 17

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

#### Article 18

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

#### Article 19

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

#### Article 20

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides—

- (a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 16 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

#### Article 21

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

Bilaga 2  
(Översättning)Konvention (nr 153) om arbetstider och viloperioder  
inom vägtransportområdet

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens, som har sammankallats till Genève av styrelsen för internationella arbetsbyrå och samlats där den 6 juni 1979 till sitt sextiofemte möte,

som har beslutat anta vissa förslag om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet, en fråga som utgör den femte punkten på mötets dagordning,

och som har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en internationell konvention,

antar denna den tjugosjunde dagen i juni månad år nittonhundrasjuttionio följande konvention, som kan kallas 1979 års konvention om arbetstider och viloperioder (vägtransportområdet):

Artikel 1

1. Denna konvention tillämpas på avlönade förare av motorfordon som används förvärvsmässigt för inrikes eller internationella gods- eller persontransporter på väg, om föraren arbetar i ett företag som antingen utför transporter för andras räkning eller transporterar gods eller personer för egen räkning.

2. Om inte annat föreskrivs i denna konvention tillämpas den också på ägare av motorfordon som används förvärvsmässigt för vägtransporter och på icke avlönade medlemmar av ägarnas familjer när de arbetar som förare.

Artikel 2

1. Från tillämpningen av denna konvention eller vissa av dess bestämmelser kan behörig myndighet eller organ i varje land

undanta personer som för fordon vilka används för

a) transporter i tätorter eller vissa typer av sådana transporter, med hänvisning till särskilda tekniska driftförhållanden och lokala förhållanden;

b) transporter som utförs av företag inom jordbruket eller skogsbruket, i den mån dessa sker med traktorer eller andra fordon som är avsedda för avgränsad användning inom jordbruket eller skogsbruket och som enbart används för dessa företags verksamhet;

c) transporter av sjuka och skadade personer samt transporter för räddnings-, bärgnings- eller brandförsvarsändamål;

d) transporter för försvarsändamål och polistjänst samt - i den mån transporter inte konkurrerar med transporter som utförs av transportföretag för andras räkning - transporter för andra viktiga offentliga ändamål;

e) transporter med taxi;

f) transporter som - med hänsyn till den typ av fordon som används, fordonens passagerar- eller godskapacitet, deras begränsade färdvägar eller deras högsta tillåtna hastighet - inte kan anses kräva särskilda bestämmelser om körtider och viloperioder.

2. Behörig myndighet eller organ i varje land skall fastställa tillfredsställande normer beträffande körtider och viloperioder för sådana förare som undantas från tillämpningen av denna konvention eller vissa av dess bestämmelser med stöd av mom. 1 i denna artikel.

### Artikel 3

Berörda representativa arbetsgivare- och arbetstigareorganisationer skall höras av den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i varje land innan beslut fattas i frågor som berörs av bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 4

1. Med begreppet "arbetstid" avses i denna konvention den tid som avlönade förare använder för

- a) körning och annat arbete under färd med fordonet;
- b) hjälparbeten i förbindelse med fordonet, dess passage-rare eller dess last.

2. Perioder som endast innebär närvaro eller beredskap antingen i fordonet eller på arbetsstället, men utan att förarna fritt kan disponera sin tid, får betraktas som arbetstid i en utsträckning som fastställs i varje land av behörig myndighet eller organ, genom kollektivavtal eller på annat sätt som är förenligt med nationell praxis.

Artikel 5

1. Ingen förare får tillåtas att köra ett fordon mer än fyra timmar i sträck utan rast.

2. Behörig myndighet eller organ i varje land får, med hänsyn till särskilda nationella förhållanden, medge att den tid som anges i mom. 1 i denna artikel får överskridas med högst en timme.

3. Längden av den rast som avses i denna artikel och, om så är lämpligt, det sätt på vilket rasten får delas upp, skall fastställas av behörig myndighet eller organ i varje land.

4. Behörig myndighet eller organ i varje land får ange fall, då bestämmelserna i denna artikel inte skall tillämpas på sådana förare som får tillräckliga raster antingen genom uppehåll som är fastlagda i turlista eller genom arbetets oregelbundna karaktär.

Artikel 6

1. Den högsta tillåtna sammanlagda körtiden - inberäknat övertid - får varken överstiga nio timmar per dygn eller 48 timmar per vecka.
2. Den sammanlagda körtiden enligt mom. 1 i denna artikel får beräknas som ett genomsnitt för det antal dagar eller veckor som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.
3. Den sammanlagda körtiden enligt mom. 1 i denna artikel skall minskas när det gäller sådan transportverksamhet som utförs under särskilt svåra förhållanden. Behörig myndighet eller organ i varje land skall ange vilka verksamheter detta gäller och fastställa vilken sammanlagda körtid som skall tillämpas i fråga om de förare som berörs.

Artikel 7

1. Varje avlönad förare skall ha rätt till en rast efter en sammanhängande arbetstid om fem timmar, varvid med arbetstid menas vad som sägs i artikel 4, mom. 1, i denna konvention.
2. Längden av den rast som avses i mom. 1 i denna artikel och, om så är lämpligt, det sätt på vilket rasten får delas upp, skall fastställas av behörig myndighet eller organ i varje land.

Artikel 8

1. Förarens dygnsvila skall under varje 24-timmarsperiod, räknat från arbetsdagens början, utgöra minst tio timmar i följd.

2. Dygnsvilan får beräknas som ett genomsnitt för perioder, vars längd fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land. Dygnsvilan får dock aldrig understiga åtta timmar och får inte minskas till åtta timmar mer än två gånger i veckan.

3. Under förutsättning att bestämmelserna om minsta tid i mom. 1 och mom. 2 i denna artikel iakttas, får behörig myndighet eller organ i varje land föreskriva olika längd för dygnsvila beroende på om det är fråga om persontransporter eller godstransporter och om vilan sker i hemmet eller på annan plats.

4. Behörig myndighet eller organ i varje land får medge undantag från bestämmelserna i mom. 1 och mom. 2 i denna artikel om dygnsvilans längd och sättet att ta ut viloperioderna när det gäller transporter med fordon som är bemannade med två förare och i sådana fall då fordonen transporteras med färja eller tåg.

5. Föraren får inte åläggas att under dygnsvilan stanna kvar i eller i närheten av fordonet, om han har vidtagit nödvändiga åtgärder för att trygga fordonets och lastens säkerhet.

#### Artikel 9

1. Behörig myndighet eller organ i varje land kan - dock endast i den mån det behövs för att utföra oundgängligt arbete - som tillfälligt undantag medge förlängning av den körtid och den sammanhängande arbetstid samt minskning av de perioder för dygnsvila som anges i artiklarna 5, 6, 7 och 8 i denna konvention

a) vid olycksfall, fordonshaveri, oförutsedd försening, drift- eller trafikstörning;

b) i fall av force majeure;

c) om det är absolut nödvändigt för att trygga utövningen av allmännyttig tjänst.

2. Om vägtransporter utförs under sådana nationella eller lokala förhållanden att en strikt tillämpning av artiklarna 5, 6, 7 eller 8 i denna konvention inte är möjlig, får behörig myndighet eller organ i varje land också medge förlängning av den körtid och den sammanhängande arbetstid liksom minskning av de perioder för dygnsvila som anges i artiklarna. Behörig myndighet eller organ i varje land får härvid också medge undantag från tillämpningen av artiklarna 5, 6 eller 8 när det gäller sådana förare som avses i artikel 1, mom. 2, i denna konvention.

I sådana fall som nu har nämnts skall berörd medlem i en förklaring som skall fogas till ratifikationsinstrumentet beskriva de nationella eller lokala förhållanden som motiverar avvikelser liksom de förlängningar, minskningar eller undantag i övrigt som kan medges med stöd av detta moment. Varje sådan medlem skall i sina rapporter enligt artikel 22 i internationella arbetsorganisationens stadgar ange varje utveckling som sker med sikte på en mera strikt eller vidare tillämpning av artiklarna 5, 6, 7 och 8 i denna konvention och kan när som helst återkalla sin förklaring genom en ny sådan.

#### Artikel 10

1. Behörig myndighet eller organ i varje land skall

a) meddela föreskrifter om en individuell kontrollbok och om villkoren för dess utfärdande, dess innehåll samt om det sätt på vilket den skall föras av förarna;

b) fastställa en procedur för anmälan av den arbetstid som tagits ut med stöd av artikel 9, mom. 1, i denna konvention och de omständigheter som har motiverat arbetstidsuttaget.

2. Varje arbetsgivare skall

a) föra anteckningar om arbetstider och viloperioder för varje anställd förare på det sätt som har godkänts av behörig myndighet eller organ i varje land;

b) ställa dessa anteckningar till kontrollmyndigheternas förfogande på det sätt som föreskrivs av behörig myndighet eller organ i varje land.

3. De traditionella kontrollmedel som anges i mom. 1 och 2 i denna artikel skall - om detta visar sig nödvändigt i fråga om vissa transportslag - i möjligaste mån ersättas av eller kompletteras med moderna medel, t.ex. färdskrivare, enligt regler som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

#### Artikel 11

Behörig myndighet eller organ i varje land skall meddela föreskrifter om

a) ett tillfredsställande inspektionssystem med kontroller vid företagen och på vägarna;

b) lämpliga påföljder för överträdelser av bestämmelserna i denna konvention.

#### Artikel 12

Bestämmelserna i denna konvention skall göras tillämpliga genom lagstiftning, i den mån de inte tillämpas genom kollektivavtal, skiljedomsförfarande eller på annat sätt som är förenligt med nationell praxis.

#### Artikel 13

Genom denna konvention revideras 1939 års konvention om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet.

Artikel 14

De officiella ratifikationerna av denna konvention skall sändas till internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

Artikel 15

1. Denna konvention är bindande endast för de medlemmar av internationella arbetsorganisationen vilkas ratifikationer har registrerats hos generaldirektören.
2. Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att ratifikationer från två medlemmar har registrerats hos generaldirektören.
3. Därefter träder konventionen i kraft för varje medlem tolv månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

Artikel 16

1. Medlem som ratificerar denna konvention kan, sedan tio år förflutit från den dag då konventionen först trädde i kraft, säga upp den genom en skrivelse som sänds till internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Uppsägningen får verkan först ett år efter det att den har registrerats.
2. Varje medlem, som har ratificerat konventionen och inte inom ett år efter utgången av den tioårsperiod som avses i punkt 1 gör bruk av sin uppsägningsrätt enligt denna artikel, är bunden för en ny period av tio år och kan därefter, på de i denna artikel föreskrivna villkoren, säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

Artikel 17

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer och uppsägningar som han har tagit emot från organisationens medlemmar.

2. När generaldirektören underrättar organisationens medlemmar om registreringen av den andra ratifikation i ordningen som han har tagit emot, skall han fästa medlemmarnas uppmärksamhet på den dag då konventionen träder i kraft.

Artikel 18

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall, för registrering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga, lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om varje ratifikation och uppsägning som har registrerats hos honom enligt bestämmelserna i föregående artiklar.

Artikel 19

När internationella arbetsbyråns styrelse finner att det behövs, skall den lämna internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för denna konventions tillämpning och undersöka om det finns skäl att på konferensens dagordning föra upp frågan om att helt eller delvis revidera konventionen.

Artikel 20

1. Om konferensen antar en ny konvention, varigenom denna konvention helt eller delvis revideras, och den nya konventionen inte föreskriver annat,

a) skall, om och när den nya konventionen har trätt i kraft, en medlems ratifikation av den nya konventionen i sig innefatta omedelbar uppsägning av denna konvention, utan hinder av bestämmelserna i artikel 16 ovan;

b) skall, från den dag då den nya konventionen träder i kraft, denna konvention inte längre kunna ratificeras av medlemmarna.

2. Denna konvention skall likväl förbli gällande till form och innehåll för de medlemmar som har ratificerat den men inte har ratificerat den nya konvention varigenom den revideras.

Artikel 21

De engelska och franska versionerna av texten till denna konvention är lika giltiga.

**Recommendation 161***Bilaga 3***RECOMMENDATION CONCERNING HOURS OF WORK AND REST PERIODS IN ROAD TRANSPORT**

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to hours of work and rest periods in road transport, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this twenty-seventh day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Recommendation, which may be cited as the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Recommendation, 1979:

**I. SCOPE**

1. This Recommendation applies to wage earners working, whether for undertakings engaged in transport for third parties or for undertakings transporting goods or passengers for own account, on motor vehicles engaged professionally in the internal or international transport by road of goods or passengers, namely as—

- (a) drivers; or
- (b) drivers' mates, attendants, conductors and other persons who travel with a road transport vehicle in a capacity connected with the vehicle, its passengers or its load.

2. Parts II and VII to IX of this Recommendation, as well as the provisions of Parts X to XII relevant thereto, further apply to owners of motor vehicles engaged professionally in road transport and non-wage-earning members of their families, when they are working in a capacity referred to in clause (a) or (b) of Paragraph 1 of this Recommendation.

3. (1) The competent authority or body in each country may exclude from the application of the provisions of this Recommendation, or of certain of them, persons covered by Paragraphs 1 and 2 of this Recommendation who work in—

- (a) urban transport or certain types of urban transport, by reference to the particular technical operating conditions involved and to local conditions;
- (b) transport by agricultural or forestry undertakings in so far as such transport is carried out by means of tractors or other vehicles assigned to local agricultural or forestry activities and is used exclusively for the work of such undertakings;
- (c) transport of sick and injured persons, transport for rescue or salvage work and transport for fire-fighting services;
- (d) transport for the purpose of national defence and police services and, in so far as it is not in competition with that effected by undertakings engaged in transport for third parties, transport for the purpose of other public authority essential services;
- (e) transport by taxi; and
- (f) transport which, by reason of the type of vehicle used, the passenger or goods capacity of the vehicles, their limited routes or their maximum authorised

speed, can be considered as not requiring special regulations concerning hours of work and rest periods.

(2) The competent authority or body in each country should lay down suitable standards concerning hours of work and rest periods of persons excluded from the application of the provisions of this Recommendation, or of certain of them, pursuant to the provisions of subparagraph (1) of this Paragraph.

## II. CONSULTATION OF EMPLOYERS AND WORKERS

4. The representative organisations of employers and workers concerned should be consulted by the competent authority or body in each country before decisions are taken on any matters covered by the provisions of this Recommendation.

## III. DEFINITION OF HOURS OF WORK

5. For the purpose of this Recommendation the term "hours of work" means the time spent by the persons covered by Paragraph 1 of the Recommendation on—

(a) driving and other work during the running time of the vehicle; and

(b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

6. Periods of mere attendance or stand-by, either on the vehicle or at the workplace and during which the workers are not free to dispose of their time as they please, as well as time spent by them on training and advanced training when agreed upon between the organisations of employers and workers concerned, may be regarded as hours of work to an extent to be prescribed in each country by the competent authority or body, by collective agreements or by any other means consistent with national practice.

## IV. NORMAL HOURS OF WORK

### A. Normal Weekly Hours of Work

7. Normal hours of work, namely those in respect of which national provisions concerning overtime do not apply, should not exceed 40 per week.

8. The normal weekly hours of work referred to in Paragraph 7 of this Recommendation may be introduced gradually and by stages.

9. (1) In the case of long-distance transport and in other transport activities where the standard covered by Paragraph 7 of this Recommendation would be impracticable if applied to one week, this standard may be applied as an average over a maximum period of four weeks.

(2) The competent authority or body in each country should determine the maximum number of hours of work in a single week when, pursuant to subparagraph (1) of this Paragraph, the standard covered by Paragraph 7 is applied as an average.

### B. Normal Daily Hours of Work

10. Normal hours of work, as defined in Paragraph 7 of this Recommendation, should not exceed eight per day as an average.

11. (1) When normal weekly hours of work are unevenly distributed over the various days of the week, the normal hours of work should not exceed ten per day.

(2) When the normal daily hours of work include substantial periods of mere attendance or stand-by or interruptions of work or when it is necessary to enable the crew of the vehicle to reach a suitable place of rest, the maximum limit referred to in subparagraph (1) of this Paragraph may be more than ten hours but not more than 12 hours per day.

#### V. MAXIMUM PERIOD OF CONTINUOUS WORK

12. (1) Every wage-earning worker should be entitled to a break after a continuous period of five hours of work as defined in Paragraph 5 of this Recommendation.

(2) The length of the break referred to in subparagraph (1) of this Paragraph and, as appropriate, the way in which the break may be split should be determined by the competent authority or body in each country.

#### VI. DAILY SPREADOVER

13. (1) The competent authority or body in each country should prescribe for the various branches of the road transport industry the maximum number of hours which may separate two successive daily rest periods.

(2) The spreadover should not be so long as to reduce the period of daily rest to which the workers are entitled.

#### VII. DRIVING TIME

14. (1) No driver should be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.

(2) The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorise the period referred to in subparagraph (1) of this Paragraph to be exceeded by not more than one hour.

(3) The length of the break referred to in this Paragraph and, as appropriate, the way in which the break may be split should be determined by the competent authority or body in each country.

(4) The competent authority or body in each country may specify cases in which the provisions of this Paragraph are inapplicable because drivers have sufficient breaks as a result of stops provided for in the time-table or as a result of the intermittent nature of the work.

15. The maximum total driving time, including overtime, should exceed neither nine hours per day nor 48 hours per week.

16. The total driving times referred to in Paragraph 15 of this Recommendation may be calculated as an average over a maximum period of four weeks.

17. The total driving times referred to in Paragraph 15 of this Recommendation may be reduced in the case of transport activities carried out in particularly difficult conditions. The competent authority or body in each country may define these activities and determine the total driving times to be applied in respect of the drivers concerned.

## VIII. DAILY REST

18. The daily rest of persons covered by Paragraphs 1 and 2 of this Recommendation should be at least 11 consecutive hours during any 24-hour period starting from the beginning of the working day.

19. The daily rest may be calculated as an average over periods to be determined by the competent authority or body in each country: Provided that the daily rest should in no case be less than eight hours.

20. The competent authority or body in each country may provide for daily rest periods of different duration according to whether passenger or goods transport is involved and to whether the rest is taken at home or elsewhere, on condition that the provisions of Paragraphs 18 and 19 of this Recommendation concerning the minimum number of hours are observed.

21. The competent authority or body in each country may provide for exceptions to the provisions of Paragraphs 18 and 19 of this Recommendation as regards the duration of the daily rest periods and the manner of taking such rest periods in the cases of vehicles having a crew of two drivers and of vehicles using a ferry-boat or a train.

22. During the daily rest the crew should not be required to remain in or near the vehicle if they have taken the necessary precautions to ensure the safety of the vehicle and its load.

## IX. WEEKLY REST

23. The minimum duration of the weekly rest should be 24 consecutive hours, preceded or followed by the daily rest.

24. The weekly rest should, as far as possible, coincide with a Sunday or with traditional and customary days of rest, and it should during a given period be possible for this rest to be spent at home a certain number of times, to be determined by the competent authority or body in each country.

25. In long-distance transport, it should be possible to cumulate weekly rest over two consecutive weeks. In appropriate cases, the competent authority or body in each country may approve the cumulation of this rest over a longer time.

## X. EXCEPTIONS AND OVERTIME

26. (1) The competent authority or body in each country may permit as temporary exceptions, but only in so far as may be necessary for the performance of indispensable work, extensions of the hours of work, extensions of the driving time and reductions in the duration of the rest periods provided for in the preceding Paragraphs of this Recommendation—

- (a) in case of accident, breakdown, unforeseen delay, dislocation of service or interruption of traffic;
- (b) in case of *force majeure*; or
- (c) in case of urgent and exceptional necessity for ensuring the work of services of public utility.

(2) The competent authority or body in each country may also permit extensions of the hours of work, extensions of the driving time and reductions in the duration of the rest periods provided for in the preceding Paragraphs of this Recommendation where these are necessary to enable the crew to reach a suitable stopping place or the end of their journey, as the case may be, provided that road safety is not thereby jeopardised.

27. The competent authority or body in each country may grant authorisations for an extension of the normal hours of work, as a temporary exception, in case of abnormal pressure of work.

28. All hours worked in excess of normal hours should be considered as overtime and, as such, remunerated at a higher rate or, as prescribed by national laws or regulations, collective agreements or in any other manner consistent with national practice, otherwise compensated.

#### XI. SUPERVISORY MEASURES

29. The competent authority or body in each country should—

- (a) provide for an individual control book and prescribe the conditions of its issue, its contents and the manner in which it shall be kept by the drivers;
- (b) lay down a procedure for notification of the hours worked in accordance with Paragraph 26 of this Recommendation and the circumstances justifying them; and
- (c) lay down a procedure for authorising the hours that may be worked in accordance with Paragraph 27 of this Recommendation as well as the number of hours for which the authorisation may be granted, according to the nature of the transport operations and the method of calculating the hours of work.

30. Each employer should—

- (a) keep a record, in a form approved by the competent authority or body in each country, indicating the hours of work and of rest of every person covered by this Recommendation and employed by him; and
- (b) place this record at the disposal of the supervisory authorities in a manner to be determined by the competent authority or body in each country.

31. The traditional means of supervision referred to in Paragraphs 29 and 30 of this Recommendation should, if this proves to be necessary for certain categories of transport, be replaced or supplemented as far as possible by recourse to modern methods, as for instance tachographs, according to rules to be established by the competent authority or body in each country.

32. The competent authority or body in each country should make provision for—

- (a) an adequate inspection system, with verification carried out in the undertaking and on the roads; and
- (b) appropriate penalties in the event of breaches of the provisions giving effect to this Recommendation.

#### XII. MEANS AND METHODS OF APPLICATION

33. (1) The provisions of this Recommendation may be applied by laws or regulations, collective agreements, arbitration awards or a combination of these methods, or in any other manner consistent with national practice which may be appropriate, account being taken of national conditions and the needs of each category of transport.

(2) The provisions of this Recommendation which have a direct bearing on road safety, namely those relating to the maximum period of continuous work, driving time, daily rest and supervisory measures, should preferably be applied by laws or regulations.

Rekommendation (nr 161) om arbetstider och viloperioder  
inom vägtransportområdet

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens som har sammankallats till Genève av styrelsen för internationella arbetsbyrå och samlats där den 6 juni 1979 till sitt sextiofemte möte,

som har beslutat anta vissa förslag om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet, en fråga som utgör den femte punkten på mötets dagordning,

och som har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en rekommendation,

antar denna den tjugosjunde dagen i juni månad år nittonhundrasjuttionio följande rekommendation, som kan kallas 1979 års rekommendation om arbetstider och viloperioder (vägtransportområdet):

### I. Tillämpningsområde

1. Denna rekommendation tillämpas på löntagare som arbetar i motorfordon som används förvärvsmässigt för inrikes eller internationella gods- eller persontransporter på väg om de är anställda i företag som antingen utför transporter för andras räkning eller transporterar gods eller personer för egen räkning och de

- a) arbetar som förare;
- b) arbetar som förarbiträden, medhjälpare, konduktörer eller på annat sätt deltar i en vägtransport och utför arbete med fordonet, dess passagerare eller last.

2. Avsnitten II och VII-IX i denna rekommendation, liksom i relevanta delar av avsnitten X-XII, tillämpas också på ägare av motorfordon som används förvärvsmässigt för vägtransporter och på icke avlönade medlemmar av ägarnas familjer när de

arbetar i sådan egenskap som anges under a) eller b) i punkt 1 i denna rekommendation.

3. 1) Från tillämpningen av denna rekommendation eller vissa av dess bestämmelser kan behörig myndighet eller organ i varje land medge undantag i fråga om personer som för eller följer med fordon, vilka används för

a) transporter i tätorter eller vissa typer av sådana transporter, med hänvisning till särskilda tekniska driftförhållanden och lokala förhållanden;

b) transporter som utförs av företag inom jordbruket eller skogsbruket, i den mån dessa sker med traktorer eller andra fordon som är avsedda för avgränsad användning inom jordbruket eller skogsbruket och som enbart används för dessa företags verksamhet;

c) transporter av sjuka och skadade personer samt transporter för räddnings-, bärgnings- eller brandförsvärsändamål;

d) transporter för försvarsändamål och polistjänst samt - i den mån transportererna inte konkurrerar med transporter som utförs av transportföretag för andras räkning - transporter för andra viktiga offentliga ändamål;

e) transporter med taxi;

f) transporter som - med hänsyn till den typ av fordon som används, fordonens passagerar- eller godskapacitet, deras begränsade färdvägar eller deras högsta tillåtna hastighet - inte kan anses kräva särskilda bestämmelser om körtider och viloperioder.

2) Behörig myndighet eller organ i varje land bör fastställa lämpliga normer beträffande arbetstider och viloperioder för sådana personer som undantas från tillämpningen av denna rekommendation eller vissa av dess bestämmelser med stöd av 1) i denna punkt.

## II. Samråd med arbetsgivare och arbetstagare

4. Berörda representativa arbetsgivare- och arbetstigareorganisationer bör höras av den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i varje land innan beslut fattas i frågor som berörs av bestämmelserna i denna rekommendation.

## III. Definition av begreppet arbetstid

5. Med begreppet "arbetstid" avses i denna rekommendation den tid som de personer som anges i punkt 1 i denna rekommendation använder för

- a) körning och annat arbete under färd med fordonet;
- b) hjälparbeten i förbindelse med fordonet, dess passagerare eller dess last.

6. Perioder som endast innebär närvaro eller beredskap antingen i fordonet eller på arbetsstället, men utan att arbetstagarna fritt kan disponera sin tid - liksom sådan tid som efter överenskommelse mellan berörda arbetsgivare- och arbetstagarorganisationer används för utbildning och fortbildning - får betraktas som arbetstid i en utsträckning som fastställs i varje land av behörig myndighet eller organ, genom kollektivavtal eller på annat sätt som är förenligt med nationell praxis.

## IV. Normal arbetstid

### A. Normal\_veckoarbetstid

7. Normal arbetstid - dvs. den tid beträffande vilken nationella bestämmelser om övertid inte tillämpas - bör inte överstiga 40 timmar per vecka.

8. Den normala veckoarbetstiden enligt punkt 7 i denna rekommendation får införas successivt och i etapper.

9. 1) I fråga om fjärrtransporter eller andra slag av transporter för vilka den i punkt 7 angivna normen inte skulle vara möjlig att tillämpa inom ramen för en vecka får normen tillämpas som ett genomsnitt för en period om högst fyra veckor.

2) Behörig myndighet eller organ i varje land bör fastställa det högsta antalet veckoarbetstimmar när den norm som avses i punkt 7 tillämpas som ett genomsnitt med stöd av 1) i denna punkt.

#### B. Normal dygnsarbetstid

10. Normal arbetstid enligt definitionen i punkt 7 i denna rekommendation bör inte överstiga ett genomsnitt av åtta timmar per dygn.

11. 1) Då den normala veckoarbetstiden är ojämnt fördelad över veckans olika dagar, bör den normala arbetstiden inte överskrida tio timmar per dygn.

2) Då den normala dygnsarbetstiden innefattar avsevärda perioder av enbart närvaro eller beredskap eller avbrott i arbetet eller då det är nödvändigt för att göra det möjligt för fordonets besättning att nå fram till en lämplig plats för vila, får den övre gräns som anges under 1) i denna punkt överstiga tio men inte tolv timmar per dygn.

#### V. Högsta tillåtna sträckarbetstid

12. 1) Varje löntagare bör ha rätt till en rast efter en sammanhängande arbetstid om fem timmar, varvid med arbetstid menas vad som sägs i punkt 5 i denna rekommendation.

2) Längden av den rast som avses under 1) i denna punkt och, om så är lämpligt, det sätt på vilket rasten får delas upp, bör fastställas av behörig myndighet eller organ i varje land.

#### VI. Arbetstidens förläggning

13. 1) Behörig myndighet eller organ i varje land bör för olika branscher inom vägtransportområdet föreskriva det högsta tillåtna antal timmar som får förflyta mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila.

2) Arbetstiden får inte förläggas så att den period av dygnsvila som arbetstagaren har rätt till minskas.

#### VII. Körtid

14. 1) Ingen förare bör tillåtas att föra ett fordon mer än fyra timmar i sträck utan rast.

2) Behörig myndighet eller organ i varje land kan, med hänsyn till särskilda nationella förhållanden, medge att den tid som avses under 1) i denna punkt får överskridas med högst en timme.

3) Längden av den rast som avses under 1) denna punkt och, om så är lämpligt, det sätt på vilket rasten får delas upp, bör bestämmas av behörig myndighet eller organ i varje land.

4) Behörig myndighet eller organ i varje land får ange fall, då bestämmelserna i denna punkt inte skall tillämpas på sådana förare som får tillräckliga raster antingen genom uppehåll som är fastlagda i turlista eller genom arbetets oregelbundna karaktär.

15. Den högsta tillåtna sammanlagda körtiden - inberäknat övertid - bör varken överstiga nio timmar per dygn eller 48 timmar per vecka.
16. Den sammanlagda körtiden enligt punkt 15 i denna rekommendation får beräknas som ett genomsnitt för en period om högst fyra veckor.
17. Den sammanlagda körtiden enligt punkt 15 i denna rekommendation kan minskas när det gäller sådan transportverksamhet som utförs under särskilt svåra förhållanden. Behörig myndighet eller organ i varje land får ange vilka verksamheter detta gäller och fastställa vilken sammanlagda körtid som skall tillämpas i fråga om de förare som berörs.

#### VIII. Dygnsvila

18. För personer som anges i punkterna 1 och 2 i denna rekommendation bör dygnsvilan under varje 24-timmarsperiod, räknat från arbetsdagens början, utgöra minst elva timmar i följd.
19. Dygnsvilan får beräknas som ett genomsnitt för perioder, vars längd fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land. Dygnsvilan bör dock aldrig understiga åtta timmar.
20. Under förutsättning att bestämmelserna om minsta tid i punkterna 18 och 19 i denna rekommendation iakttas, får behörig myndighet eller organ i varje land föreskriva olika längd för dygnsvila beroende på om det är fråga om persontransporter eller godstransporter och om vilan sker i hemmet eller på annan plats.
21. Behörig myndighet eller organ i varje land får medge undantag från bestämmelserna i punkterna 18 och 19 i denna rekommendation om dygnsvilans längd och sättet att ta ut

viloperioderna när det gäller transporter med fordon som är bemannade med två förare eller fordon som transporteras med färja eller tåg.

22. Fordonsbesättningen bör inte åläggas att under dygnsvilan stanna kvar i eller i närheten av fordonet, om besättningen har vidtagit nödvändiga åtgärder för att trygga fordons och lastens säkerhet.

#### IX. Veckovila

23. Veckovilan bör utgöra minst 24 timmar i följd och föregås eller följas av dygnsvila.

24. Veckovilan bör, i möjligaste mån, sammanfalla med en söndag eller med traditionella och sedvanliga vilodagar och det bör vara möjligt att under en viss period tillbringa viloperioden i hemmet ett visst antal gånger som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

25. Vid transporter i fjärrtrafik bör det vara möjligt att lägga samman perioder av veckovila under två på varandra följande veckor eller, i fall där det kan anses lämpligt, under en längre tidsperiod som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

#### X. Undantag och övertid

26. 1) Behörig myndighet eller organ i varje land kan - dock endast om det behövs för att utföra oundgängligt arbete - som tillfälligt undantag medge förlängning av den arbetstid och den körtid samt minskning av de viloperioder som anges i de föregående punkterna i denna rekommendation

a) vid olycksfall, fordonshaveri, oförutsedd försening, drift- eller trafikstörning;

- b) i fall av force majeure;
- c) om det är absolut nödvändigt för att trygga utövningen av allmännyttig tjänst.

2) Under förutsättning att trafiksäkerheten inte åsidosätts kan behörig myndighet eller organ i varje land också medge förlängning av de arbetstider och körtider samt minskning av de viloperioder som anges i de föregående punkterna i denna rekommendation, om det är nödvändigt för att en fordonbesättning skall kunna nå en lämplig uppställningsplats eller sitt slutmål.

27. Behörig myndighet eller organ i varje land kan utfärda bemyndiganden att tillfälligtvis utsträcka den normala arbetstiden i händelse av extraordinär arbetsbelastning.

28. Alla arbetstimmar utöver normal arbetstid bör betraktas som övertidsarbete och som sådant betalas efter en högre lönesats än vanligt eller kompenseras på annat sätt i enlighet med nationell lagstiftning eller kollektivavtal eller på annat sätt som är förenligt med nationell praxis.

#### XI. Kontrollåtgärder

29. Behörig myndighet eller organ i varje land bör

- a) meddela föreskrifter om en individuell kontrollbok och villkoren för dess utfärdande, dess innehåll samt om det sätt på vilket den skall föras av förarna;

- b) fastställa en procedur för anmälan av den arbetstid som tagits ut med stöd av punkt 26 i denna rekommendation och de omständigheter som har motiverat arbetstidsuttaget;

- c) fastställa en procedur för bemyndiganden enligt punkt 27 i denna rekommendation och vilket antal timmar bemyndigandet får avse beroende på transportverksamhetens art och metoden för beräkning av arbetstiden.

30. Varje arbetsgivare bör

a) föra anteckningar om arbetstider och viloperioder för varje anställd som omfattas av denna rekommendation på det sätt som har godkänts av behörig myndighet eller organ i varje land;

b) ställa dessa anteckningar till kontrollmyndigheternas förfogande på det sätt som föreskrivs av behörig myndighet eller organ i varje land.

31. De traditionella kontrollmedel som anges i punkterna 29 och 30 i denna rekommendation bör - om detta visar sig nödvändigt för vissa transportslag - i möjligaste mån ersättas av eller kompletteras med moderna medel, t.ex. färdskrivare, enligt regler som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

32. Behörig myndighet eller organ i varje land bör meddela föreskrifter om

a) ett tillfredsställande inspektionssystem med kontroller vid företagen och på vägarna;

b) lämpliga påföljder för överträdelser av bestämmelserna.

## XII. Medel och metoder för tillämpningen

33. 1) Bestämmelserna i denna rekommendation kan göras tillämpliga genom lagstiftning, kollektivavtal, skiljedomsförfarande, en kombination av dessa metoder eller på annat lämpligt sätt som är förenligt med nationell praxis, med hänsyn tagen till nationella förhållanden och behoven inom varje transportslag.

2) De bestämmelser i denna rekommendation som har direkt betydelse för trafiksäkerheten, nämligen de som rör högsta tillåtna sammanhängande arbetstid, körtid och dygnsvila samt kontrollåtgärder, bör företrädesvis göras tillämpliga genom lagstiftning.

