

Regeringens proposition

2004/05:134

Arbetstidsfrågor för flygpersonal m.m.

Prop.
2004/05:134

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 mars 2005

Göran Persson

Hans Karlsson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen lämnar i propositionen förslag till vissa lagstiftningsåtgärder som skall bidra till att genomföra det s.k. flygarbetstidsdirektivet. Flygarbetstidsdirektivets formella namn är rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

I många hänseenden är direktivets bestämmelser redan genomförda på olika sätt i svensk rätt. Det som återstår att reglera för flygpersonal gäller

- minimiregler om årsarbetstiden, och
- minimiregler om lediga dagar per kalendermånad och kalenderår.

Dessutom återstår att reglera frågan om rätten till regelbundna och kostnadsfria hälsoundersökningar. Detta bör dock kunna ske på myndighetsnivå.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2005.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (2005:000) om ändring i arbetstidslagen (1982:673).....	8
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	10
3	Ärendet och dess beredning.....	11
4	Bakgrund	12
4.1	Arbetstidsdirektivet.....	12
4.2	Åtgärder inom de undantagna transportsektorerna	12
4.3	Ändringarna i arbetstidsdirektivet.....	13
5	Behovet av svensk lagstiftning	15
5.1	Gällande rätt.....	15
5.1.1	De allmänna arbetstidsreglerna.....	15
5.1.2	Arbets- och vilotidsregler inom särskilda transportsektorer	15
5.1.3	Genomförandet av EG:s arbetstidsreglering i svensk rätt	16
5.1.4	Kompletterande ändringar av arbetstidslagen för att genomföra arbetstidsdirektivet i svensk rätt	16
5.1.5	Genomförandet i svensk rätt av EG:s särskilda arbetstidsreglering för sjömän och för arbetstagare anställda av företag som utför vissa vägtransporter	17
5.1.6	Genomförandet i svensk rätt av flygarbetstidsdirektivet	18
5.1.7	Sammanfattning av pågående lagstiftningsärenden som rör 2 § arbetstidslagen (1982:673).....	19
5.1.8	Annat pågående arbete inom EG om arbetstider i luften	19
6	Bedömningar och förslag	20
6.1	Den svenska versionen av flygarbetstidsdirektivet.....	20
6.2	Allmänna överväganden om genomförandet.....	20
6.2.1	Årsarbetstiden	24
6.2.2	Lediga dagar per månad och år.....	25
6.2.3	Hälsoundersökningar	26
6.2.4	Straffbestämmelser m.m.	26
6.3	Genomförandet av övriga artiklar i bilagan till direktivet	27
6.4	Konsekvenser av lagförslaget	28

6.5	Ikraftträdande	28	Prop. 2004/05:134
7	Författningskommentarer	29	
7.1	Förslaget till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	29	
7.2	Lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (2005:000) om ändring i arbetstidslagen (1982:673)	31	
7.3	Lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	31	
Bilaga 1	Rådets direktiv 2000/79/EG	32	
Bilaga 2	Rättelse	36	
Bilaga 3	Council directive 2000/79/EC	37	
Bilaga 4	Promemorians lagförslag	41	
Bilaga 5	Remissinstanser	46	
Bilaga 6	Lagrådsremissens lagförslag	47	
Bilaga 7	Lagrådets yttrande	52	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 mars 2005	54	
	Rättsdatablad	55	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2004/05:134

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget,
2. lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (2005:000) om ändring i arbetstidslagen (1982:673), och
3. lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om årsarbetstiden och om lediga dagar på stationeringsorten för flygpersonal inom civilflyget.

I övrigt gäller bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673) för sådan personal.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

flygpersonal inom civilflyget: besättningsmedlemmar som på grund av anställning tjänstgör ombord på ett civilt luftfartyg,

blocktid: tiden från det att ett luftfartyg lämnar sin parkeringsplats för att lyfta till dess att det står still på anvisad parkeringsplats och alla motorer står stilla,

beredskapstjänst: tid under vilken besättningsmedlemmen är skyldig att hålla sig beredd att med kort varsel infinna sig på plats för flygtjänstgöring,

stationeringsort: den ort där besättningsmedlemmen vanligtvis börjar och avslutar en tjänstgöringsperiod eller serie av tjänstgöringsperioder och där arbetsgivaren under normala förhållanden inte ansvarar för in- kvartering av besättningsmedlemmen,

ledig dag: en period om tjugofyra timmar från klockan 00.00 till 24.00 på stationeringsorten utan tjänstgöring eller beredskapstjänst,

flygarbetstidsdirektivet: rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

¹ Jfr rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA), EGT L 302, 1.12.2000, s. 57, Celex 32000L0079.

3 § Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får avvikelser göras från 4 och 5 §§. En arbetsgivare, som är bunden av sådant kollektivavtal får tillämpa avtalet även på en arbetstagare som inte är medlem av den avtalsslutande arbetstagarorganisationen, under förutsättning att arbetstagaren sysselsätts i arbete som avses med avtalet och inte omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

Avvikelser enligt första stycket får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av flygarbetsstidsdirektivet. Ett avtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga villkor skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet.

Begränsning av årsarbetstiden

4 § Den sammanlagda arbetstiden inklusive viss beredskapstjänst får uppgå till högst 2 000 timmar under ett år. Av denna tid får högst 900 timmar utgöras av blocktid. Årsarbetstiden inklusive beredskapstjänst skall så långt det är möjligt spridas jämnt över det år under vilket årsarbetstiden beräknas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om hur beredskapstjänst skall beaktas vid beräkningen av årsarbetstiden.

Ledighet på stationeringsorten

5 § En besättningsmedlem har på stationeringsorten rätt till minst sju lediga dagar per kalendermånad och minst 96 lediga dagar per kalenderår. Dessa lediga dagar skall av arbetsgivaren meddelas i förväg och kan innefatta de viloperioder som följer av lag eller avtal.

Första stycket skall inte påverka rätten till årlig betald semester enligt semesterlagen (1977:480) eller avtal.

Tillsyn

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

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

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

8 § Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos regeringen.
Arbetsmiljöverket kan förordna att dess beslut skall gälla omedelbart.

Påföljder m.m.

9 § 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 7 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

10 § Till böter döms en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet har, utan att avvikelse har gjorts enligt 3 §, anlitat en arbetstagare i strid mot 4 §.

11 § En arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som strider mot 3 § andra stycket skall betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett.

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

12 § För en arbetsgivare som inte fullgör sina förpliktelser enligt kollektivavtal som avses i 3 §, gäller vad som föreskrivs i avtalet eller i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (2005:000) om ändring i arbetstidslagen (1982:673)

Härigenom föreskrivs i fråga om arbetstidslagen (1982:673)

dels att 2 § i stället för dess lydelse enligt lagen (2005:000) om ändring i lagen (2005:000) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse,

dels att ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i lagen (2005:000) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2004/05:132 Föreslagen lydelse

2 §

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 (2005:000) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

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

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte 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

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte *när lagen (2005:000) 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 avseenden¹.

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

¹ EUT L 299, 18.11.2003, s. 9, Celex 32003L0088.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005. Med undantag för 2 § första stycket 5 skall de nya bestämmelserna dock tillämpas först från och med den 1 januari 2007 om arbetsgivaren den 30 juni 2005 och därefter fram till och med den 31 december 2006 är bunden av kollektivavtal som reglerar arbetstidsfrågor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005. Med undantag för 2 § första stycket 5 *och av vad som föreskrivs beträffande lagen (2005:000) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget* skall de nya bestämmelserna dock tillämpas först från och med den 1 januari 2007 om arbetsgivaren den 30 juni 2005 och därefter fram till och med den 31 december 2006 är bunden av kollektivavtal som reglerar arbetstidsfrågor.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare i stället för dess lydelse enligt lagen (2005:000) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

<i>Lydelse</i>	<i>enligt</i>	<i>prop.</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
2004/05:132			

5 §

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

- 2 §, 5 § andra och tredje stycket, 7 § första och andra stycket, 16, 17, 24, 27–29, 31 och 32 §§ semesterlagen (1977:480),
- 2 §, 4 § första stycket och 16–22 §§ föräldraledighetslagen (1995:584),
- 15 och 16 §§, 17 § 2–5 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 deltid-arbetande arbetstagare och arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:000) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och arbetsmiljölagen (1977:1160) 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.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:000) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160), och lagen (2005:000) 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.

3 Ärendet och dess beredning

Den 27 november 2000 antog rådet direktiv 2000/79/EG om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som ingått mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA), *flygarbetstidsdirektivet*. Direktivet innehåller förutom bestämmelser om arbetstider för flygande personal också bestämmelser om semester, hälsoundersökningar m.m.

Ett genomförande i Sverige av de bestämmelser som inte redan är omhändertagna på olika sätt i svensk lagstiftning skulle kunna ske genom ett kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter eller genom lagstiftning. Vid sonderingar med arbetsmarknadens parter har framkommit att i varje fall vissa av dem föredrar att direktivet genomförs genom lagstiftning.

Enligt artikel 3 skulle direktivet vara genomfört senast den 1 december 2003. Det har dock inte varit möjligt att genomföra direktivet till denna tidpunkt. Kommissionen har väckt talan om fördragsbrott mot Sverige vid EG-domstolen med anledning av detta.

Vid en närmare genomgång av direktivet har konstaterats att den svenska översättningen i många hänseenden blivit mindre lyckad, och avsevärt avviker från exempelvis versionerna på engelska och franska. En formell begäran om rättelse har därför sänts till rådet den 27 februari 2004. Den 16 december 2004 publicerades en rättelse i EUT¹. Där har rättelse vidtagits bara för en av de påtalade felaktigheterna.

Flygarbetstidsdirektivet finns med som *bilaga 1*, och rättelsen som *bilaga 2*. Den engelska versionen av direktivet finns med som *bilaga 3*.

Inom Näringsdepartementet upprättades under hösten 2004 promemorian Arbetstidsfrågor för flygpersonal m.m. Promemorians lagförslag redovisas i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. Remissinstanserna bereddes tillfälle att vid ett remissammanträde den 1 december 2004 lämna sina synpunkter på förslagen i promemorian. De kunde också komma in med skriftliga synpunkter. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2004/8524/RS).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 17 februari 2005 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som återfinns i *bilaga 6*. Lagrådets yttrande återfinns i *bilaga 7*. Lagrådets synpunkter har beaktats, och redovisas närmare i avsnitten 6.2 och 6.2.4 samt under 12 § i avsnitt 7. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

¹ EUT L 369, 16.12.2004, s. 76, Celex 3200L0079R(01).

4 Bakgrund

4.1 Arbetstidsdirektivet

Rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden², i det följande kallat *arbetstidsdirektivet*, antogs år 1993. Luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske och annat arbete till sjöss, samt arbete som utförs av läkare under utbildning omfattades dock inte av direktivets tillämpningsområde. Inom transportsektorerna omfattade undantagen såväl mobila som icke-mobila arbetstagare.

Arbetstidsdirektivet innehåller bestämmelser om dygns- och veckovila (artikel 3 och 5), begränsning av veckoarbetstiden (artikel 6), raster (artikel 4), årlig semester (artikel 7), arbetstidens längd för nattarbetande (artikel 8), hälsoundersökning och omplacering av nattarbetande till dagarbete (artikel 9), hälso- och säkerhetsskydd för natt- och skiftarbetande (artikel 12), samt arbetsrytm (artikel 13). Bestämmelserna är minimiregler och innehåller, förutom krav på minst fyra veckors betald semester, bl.a. krav på minst elva timmars sammanhängande ledighet per 24-timmarsperiod, minst 24 timmars sammanhängande ledighet per vecka, och en genomsnittlig total arbetstid under varje sjudagarsperiod på maximalt 48 timmar.

Beslutet att utesluta vissa sektorer och verksamheter från arbetstidsdirektivets tillämpningsområde motiverade rådet med att separata åtgärder kunde vidtas för dem. Vid förhandlingar med Europaparlamentet vid den andra behandlingen av direktivförslaget hade kommissionen förbundit sig att presentera förslag till åtgärder i fråga om de undantagna arbetsområdena. Arbetet skulle ske i samråd med arbetsmarknadens parter.

4.2 Åtgärder inom de undantagna transportsektorerna

År 1997 antog kommissionen en vitbok om de arbetsområden som undantagits från arbetstidsdirektivet³. Kommissionen förordade där att de verksamheter som kunde inordnas i arbetstidsdirektivet skulle skiljas ut från dem som krävde särskilda åtgärder.

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

I september 1998 undertecknade arbetsmarknadens parter på europainivå ett avtal om arbetstid inom järnvägs- respektive sjötransportområdet. Parterna inom järnvägssektorn var överens om att arbetstidsdirektivet skulle omfatta alla som arbetar inom den sektorn, dvs. både mobila och icke-mobila arbetstagare. Inom vägtransportsektorn lyckades parterna inte nå ett avtal inom utsatt tid varför kommissionen meddelade att den skulle presentera sitt eget förslag till särskilda arbetstidsbestämmelser för mobila arbetstagare inom den sektorn.

² EGT L 307, 13.12.1993, s. 18, Celex 31993L0104.

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

I november 1998 presenterade kommissionen ett paket av flera författningsinitiativ som syftade till att ge sådana arbetstagare som inte omfattades av arbetstidsdirektivet ett ökat skydd⁴. I åtgärds paketet presenterade kommissionen ett förslag till direktiv om ändring av arbetstidsdirektivet för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattades av direktivet, ett förslag till direktiv om arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare som utför vägtransporter och för förare som är egenföretagare, ett förslag till direktiv för att genomföra avtalet om arbetstidens förläggning för sjömän, ett förslag till direktiv om tillämpning av bestämmelserna om arbetstid för sjömän på fartyg som använder hamnar i gemenskapen, samt en rekommendation till de medlemsstater som ännu inte gjort det att ratificera ILO:s konvention nr 180 om arbetstiden för sjömän och fartygsbesättningar och 1996 års protokoll till konventionen om miniminormer i handelsfartyg från 1976.

Förslaget till direktiv för att genomföra det europeiska avtalet om arbetstid för sjömän antogs i juni 1999. Det genomfördes genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)⁵.

Förslaget till direktiv inom vägtransportsektorn resulterade i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter⁶.

Den 22 mars 2000 träffade Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarefederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) ett avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget. Avtalet innehöll även en gemensam begäran till kommissionen att avtalet skulle genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 139.2 i fördraget.

Parternas begäran ledde till ett förslag från kommissionen och till rådets direktiv 2000/79/EG om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som ingåtts mellan de ovannämnda parterna, det s.k. flygarbetstidsdirektivet.

4.3 Ändringarna i arbetstidsdirektivet

Till följd av kommissionens initiativ ändrades arbetstidsdirektivet genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om arbetstidens förläggning inom de sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993, 18.11.1998, KOM (1998) 662 slutlig.

⁵ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33, Celex 31999L0063.

⁶ EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015.

för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet⁷. Direktivet antogs med stöd av artikel 137.2 i fördraget.

Genom ändringen omfattas nu de tidigare undantagna verksamheterna och sektorerna av arbetstidsdirektivet med undantag för arbete som utförs av sjömän.

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

Enligt artikel 14 i det genom direktiv 2000/34/EG ändrade arbetstidsdirektivet skall direktivets bestämmelser inte tillämpas när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten. Sådana gemenskapsregler gäller bl.a. för flygpersonal inom civilflyget och för mobila arbetstagare anställda av företag som utför tunga transporter på väg. Således gäller för flygpersonal inom civilflyget rådets direktiv 2000/79/EG (flygarbetstidsdirektivet) och för den nämnda kategorien arbetstagare på väg Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG i tillämpliga delar framför motsvarande bestämmelser i arbetstidsdirektivet. Detta framgår också av flygarbetstidsdirektivet, närmare bestämt av punkt 8 i ingressen och av artikel 1.2 i bilagan till direktivet, och av artikel 2.3 i direktiv 2002/15/EG.

Bestämmelserna i det ändrade arbetstidsdirektivet har kodifierats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden⁸, som trädde i kraft den 2 augusti 2004.

⁷ EGT L 195, 1.8.2000, s. 41, Celex 32000L0034.

⁸ EUT L 299, 18.11.2003, s. 9, Celex 32003L0088.

5 Behovet av svensk lagstiftning

5.1 Gällande rätt

5.1.1 De allmänna arbetstidsreglerna

Allmänna bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673). Något undantag för transportområdet av det slag som gjordes i det allmänna arbetstidsdirektivet har där aldrig funnits. Lagen gäller så gott som hela arbetsmarknaden och såväl mobila som icke mobila arbetstagare omfattas. I 2 § anges dock ett antal områden där lagen inte gäller, bl.a. undantas i 2 § första stycket 1 arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat. I praxis tillämpas undantaget restriktivt. Ett annat undantag gäller fartygsarbete, som omfattas av särskilda regler⁹.

Lagen innehåller regler om ordinarie arbetstid, jourtid, övertid och mertid vid deltidsanställning, samt bestämmelser om arbetstidens förläggning, bl.a. om nattvila, veckovila, raster och pauser (5–10 och 13–17 §§). Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får antingen undantag göras från lagens tillämpning i dess helhet eller avvikelser göras från bestämmelserna om ordinarie arbetstid och jourtid, från vissa föreskrifter om beräkning av övertid, bestämmelserna om övertid, nödfallsövertid och mertid, samt från huvuddelen av bestämmelserna om arbetstidens förläggning (nattvila, veckovila och raster). Om kollektivavtal inte kan träffas kan Arbetsmiljöverket, om det finns särskilda skäl, meddela beslut om dispens från lagens regler (19 §).

I den mån lagens regler har avtalas bort genom kollektivavtal har de kollektivavtalsslutande parterna till uppgift att sköta övervakningen. När det gäller lagens bestämmelser har Arbetsmiljöverket ansvar för tillsynen (20–22 §§). Överträdelse av lagens regler är sanktionerade bl.a. genom straffbestämmelser (23–27 §§).

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

I 18 § arbetstidslagen finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela särskilda föreskrifter om arbetstidens förläggning vid vägtransporter och luftfart. Bemyndigandet omfattar bestämmelser om nattvila, veckovila, raster och pauser.

5.1.2 Arbets- och vilotidsregler inom särskilda transportsektorer

Transportsektorerna i övrigt omfattas av arbetstidslagen. När det gäller arbetstidens förläggning finns emellertid särskilda kör- och vilotidsregler

⁹ Se lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och förordningen (1982:962) om vilotid för sjömän.

för arbete inom vägtransportsektorn¹⁰ och särskilda tjänstgörings- och vilotidsregler inom lufttransportsektorn. Prop. 2004/05:134

Luftfartsverket har med stöd i luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) utfärdat ”Tjänstgöringsbegränsningar för besättningsmedlem”. Bestämmelserna gäller vid linjefart enligt Luftfartsverkets definitioner och vid icke regelbunden trafik med flygplan vars högsta tillåtna startvikt överstiger 15 000 kg och reglerar tjänstgörings- och viloperioder, LFS 1980:6. Från och med den 1 januari 2005 är det Luftfartsstyrelsen som bemyndigats att utfärda sådana föreskrifter.

5.1.3 Genomförandet av EG:s arbetstidsreglering i svensk rätt

EG:s arbetstidsreglering gäller numera, med vissa undantag och särregler, för i princip hela arbetsmarknaden.

Bestämmelserna i arbetstidsdirektivet har i princip genomförts i svensk rätt genom ändringar i arbetstidslagen år 1996 (prop. 1995/96:162, bet. 1995/96:AU9, rskr. 1995/96:219). Utgångspunkt vid genomförandet av arbetstidsdirektivet i Sverige var att det skulle ske med så små ingrepp i det befintliga regelsystemet som möjligt. En grundläggande tanke var att genomföra direktivet huvudsakligen genom en anpassning av kollektivavtalen om arbetstid. Arbetsmarknadens parter skulle därmed ges en viktig roll. Några nya materiella regler om arbetstidens längd och förläggning infördes således inte i arbetstidslagen även om den lagen inte innehåller regler som fullt ut motsvarar direktivets bestämmelser när det gäller dygnsvila, veckoarbetstid och nattarbete.

I stället genomfördes direktivet genom endast några mindre men principiellt viktiga ändringar i arbetstidslagen. Dels infördes en s.k. EG-spärr, dvs. en regel om att undantag och avvikelser från arbetstidslagen genom kollektivavtal, eller genom dispenser, inte får innebära att mindre förmånliga regler skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av arbetstidsdirektivet (3 § fjärde stycket och 19 §). För det andra infördes en regel om att ett avtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga regler skall tillämpas för arbetstagarna än vad som följer av direktivet (3 § fjärde stycket). För det tredje infördes en regel om att en arbetsgivare som tillämpar ett kollektivavtal i strid med 3 § fjärde stycket skall betala skadestånd för den förlust som uppkommer och den kränkning som skett (24 a §). Lagändringarna trädde i kraft den 23 november 1996.

5.1.4 Kompletterande ändringar av arbetstidslagen för att genomföra arbetstidsdirektivet i svensk rätt

Genomförandet av arbetstidsdirektivet år 1996 innebär att direktivets bestämmelser om dygnsvila, veckovila, raster, veckoarbetstid och natt-

¹⁰ Se rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1, Celex 31985R3820), förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter, förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, och förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

arbete i princip fullt ut täcker den kollektivavtalsreglerade delen av den svenska arbetsmarknaden som omfattas av arbetstidslagen, dvs. merparten av arbetstagarna på den svenska arbetsmarknaden. Av förarbetena framgår dock att genomförandet år 1996 var avsett som en temporär lösning, som inte bedömdes innebära ett i alla avseenden tydligt genomförande av arbetstidsdirektivet i svensk rätt. Detta gäller särskilt direktivets regler om dygnsvila, veckoarbetstid och nattarbete, som inte motsvaras av några uttryckliga regler i arbetstidslagen. Kommissionen inledde därför ett förfarande mot Sverige enligt artikel 226 i fördraget med motiveringen att Sverige brustit i sina skyldigheter att genomföra reglerna om dygnsvila, veckoarbetstid och nattarbete i direktivet.

Det är mot den bakgrunden som regeringens proposition 2003/04:180 ”Tydligare genomförande av EG:s arbetstidsdirektiv” överlämnades till riksdagen i september 2004. I propositionen föreslås ändringar i arbetstidslagen i form av nya bestämmelser som motsvarar arbetstidsdirektivets regler om högst 48 timmars genomsnittlig veckoarbetstid, elva timmars sammanhängande dygnsvila, arbetstid för nattarbetande samt kompensationsledighet vid tillfälliga avvikelser från den nuvarande regeln om veckovila. Lagens EG-spärr för kollektivavtal förtydligas också. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2005. De nya bestämmelserna skall tillämpas från och med den 1 januari 2007 om arbetsgivaren den 30 juni 2005 och därefter fram till och med den 31 december 2006 är bunden av kollektivavtal som reglerar arbetstidsfrågor. I den propositionen (s. 21) uttalas också att regeringen i det lagstiftningsärendet inte lämnar något förslag till hur flygarbetstidsdirektivet bör genomföras.

Riksdagens arbetsmarknadsutskott har i betänkandet 2004/05:AU3 Tydligare genomförande av EG:s arbetstidsdirektiv föreslagit att riksdagen antar propositionens lagförslag. Riksdagen har den 16 februari 2005 beslutat i enlighet med arbetsmarknadsutskottets förslag, jfr rskr. 2004/05:158. Lagen beräknas bli utfärdad inom kort.

5.1.5 Genomförandet i svensk rätt av EG:s särskilda arbetstidsreglering för sjömän och för arbetstagare anställda av företag som utför vissa vägtransporter

För sjömän har bestämmelserna i direktiv 1999/63/EG genomförts i svensk rätt genom ändringar dels i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, varigenom möjligheterna att genom kollektivavtal göra undantag från tillämpningen av lagen begränsades så att undantag endast får göras från bestämmelserna om vilotid i 4 §, dels i mönstringslagen (1983:929) där det infördes en skyldighet för arbetsgivaren att bekosta sådan återkommande läkarundersökning som sjömannen skall genomgå enligt den lagen.

När det gäller direktiv 2002/15/EG, som bl.a. innehåller vissa arbetstidsregler vid vissa vägtransporter (i princip tunga långväga transporter), har Utredningen om vägtransporter och arbetstid i betänkandet Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag (SOU 2004:26) föreslagit en ny särskild lag om arbetstid vid sådant vägtransportarbete som omfattas av direktivet samt förslag till följdändringar i bl.a. arbetstidslagen. Direktivet skall enligt artikel 14.1 tillämpas från och med den 23 mars 2005. I

betänkandet föreslås att den nya lagen skall gälla i stället för arbetstidslagens regler och att undantag skall göras i arbetstidslagen för de vägtransporter som omfattas av direktivet och den nya lagen. Betänkandet har beretts i Regeringskansliet, och regeringen har denna dag beslutat proposition 2004/05:132 Arbetstid vid vägtransporter.

5.1.6 Genomförandet i svensk rätt av flygarbetstidsdirektivet

Själva direktivet innehåller fem artiklar och föreskriver att avtalet skall genomföras inom gemenskapen. Direktivet innebär således att avtalet blir en del av gemenskapsrätten. Parternas avtal bifogas direktivet som bilaga. Av direktivet framgår att avtalet innehåller minimiregler. Där föreskrivs att medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som finns i direktivet. Övriga artiklar i själva direktivet innehåller bestämmelser om tid för ikraftträdande av direktivet och för tillämpning av dess bestämmelser.

Det avtal som genomförs genom direktivet gäller arbetstiden för flygpersonal inom civilflyget, dvs. besättningsmedlemmar ombord på ett civilt luftfartyg anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat. Avtalet innehåller tio artiklar. Av artiklarna 1 och 2 framgår avtalets tillämpningsområde. I övrigt innehåller avtalet bestämmelser om årlig betald semester (artikel 3), kostnadsfri hälsoundersökning och omplacering av nattarbetande till dagarbete (artikel 4), skydd för hälsa och säkerhet (artikel 5), ett krav att förläggningen av arbetstiden skall anpassas till arbetstagaren (artikel 6), bestämmelser om behöriga myndigheters rätt till information om särskilda arbetstidsmönster för flygpersonal (artikel 7), maximal årsarbetstid (artikel 8), lediga dagar på stationeringsorten (artikel 9), samt en bestämmelse om att parterna skall göra en översyn av avtalet två år efter det att direktivet skall ha genomförts.

Näringsdepartementet har i juni i år underrättat kommissionen om att artiklarna 3, 4.1 b, 4.2, 5, 6 och 7 i bilagan till direktivet är genomförda genom befintliga nationella bestämmelser, se närmare under avsnittet 5.2 i denna promemoria.

Därmed återstår artiklarna 4.1 a, 8.2, 8.3 och 9 i bilagan att genomföra. Ett förslag till hur *artikel 4.1 a* om hälsoundersökningar kan genomföras finns i avsnitt 6.1.4.

Avtalet innehåller en bestämmelse om begränsning av arbetstiden, nämligen i *artikel 8.2* där det finns en regel om maximal årsarbetstid inklusive viss beredskapstjänst, varvid beredskapstjänsten fastställs enligt gällande lag. I artikeln stadgas också om en begränsning av blocktiden. Vad som avses med blocktid är särskilt definierat i bilagan till direktivet och har också tagits med i 2 § i förslaget till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.

I *artikel 8.3* anges som ett mål att årsarbetstiden skall spridas jämnt över hela året så långt det är möjligt.

I svensk arbetsrätt finns inte några särskilda regler om arbetstid för flygpersonal, utan sådana arbetstagare omfattas av arbetstidslagen. Inom lufttransportsektorn finns för närvarande arbetstidsavtal som ersätter

arbetstidslagen. Alla i Sverige verksamma lufttrafikföretag har dock enligt uppgift inte tecknat kollektivavtal. Prop. 2004/05:134

Som ovan påpekats har dock Luftfartsverket med stöd i luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) utfärdat "Tjänstgöringsbegränsningar för besättningsmedlem", LFS 1980:6. Bestämmelserna gäller vid linjefart enligt Luftfartsverkets definitioner och vid luftfart i icke regelbunden trafik med flygplan vars högsta tillåtna startvikt överstiger 15 000 kg. De innehåller regler om tjänstgörings- och viloperioder. Dessa bestämmelser har dock meddelats främst med hänsyn till flygsäkerheten.

I *artikel 9* i avtalet finns ett par bestämmelser som anger det minsta antalet dagar utan tjänstgöring och beredskapstjänst som flygpersonal skall beviljas på stationeringsorten per kalendermånad (artikel 9 a) respektive kalenderår (artikel 9 b).

Syftet torde vara att flygpersonal genom bestämmelsen skall garanteras en rätt att tillbringa viss ledighet på stationeringsorten, så att inte upprepade veckovila måste tillbringas på främmande ort.

För närvarande finns inga regler om var vilan skall tillbringas.

5.1.7 Sammanfattning av pågående lagstiftningsärenden som rör 2 § arbetstidslagen (1982:673)

I prop. 2003/04:180 föreslogs en ändring av 2 § arbetstidslagen med ikraftträdande den 1 juli 2005. Riksdagen antog förslaget den 16 februari 2005 (rskr. 2004/05:158). Lagen är ännu inte utfärdad.

Enligt prop. 2003/05:132 Arbetstid vid vägtransporter denna dag föreslås också att 2 § arbetstidslagen ändras. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2005.

Detta lagstiftningsarbete föreslår också att 2 § arbetstidslagen ändras med ikraftträdande samma dag som ovan omnämnda ärenden.

5.1.8 Annat pågående arbete inom EG om arbetstider i luften

I detta sammanhang skall nämnas att ett ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart för närvarande behandlas i rådet och Europaparlamentet. Det gäller här arbetstidsregler som skall läggas fast utifrån ett flygsäkerhetsperspektiv, till skillnad från flygarbetstidsdirektivet som mera får ses som en social lagstiftning. Syftet är att i bilaga III till förordningen införa ett nytt kapitel Q med bestämmelser om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila.

Det är angeläget att de mera detaljerade och tekniska krav som ingår i kapitel Q blir förenliga med de miniminormer som fastställs i flygarbetstidsdirektivet, och att detta särskilt anges i den nya ändrade förordningen. I förslaget ingår en ny punkt i ingressen som tydliggör att de begränsningar som fastställs i flygarbetstidsdirektivet alltid skall respekteras för flygpersonal inom civilflyget. Inte i något avseende skall bestämmelserna i kapitel Q vara vidare och därigenom föreskriva mindre skydd för denna personal.

6.1 Den svenska versionen av flygarbetstidsdirektivet

Regeringens utgångspunkt: Vid lagstiftningsarbetet läggs de svenska och engelska versionerna av flygarbetstidsdirektivet till grund med företräde för den engelska när versionerna inte stämmer överens.

I samband med arbetet med att genomföra flygarbetstidsdirektivet konstaterades att den svenska versionen inte hade fått en tillfredsställande översättning till alla delar. Därför sändes en begäran till juristlingvisterna vid rådet om ett antal rättelser. Endast en rättelse har gjorts. En tolkning av detta faktum skulle kunna vara att direktivet i övrigt har fått en korrekt utformning på svenska språket. Mot en sådan tolkning talar att såväl de svenska företrädarna för parterna bakom det avtal som ligger som bilaga till direktivet som tjänstemän på Näringsdepartementet gör en helt annan tolkning. Regeringen kommer därför att lägga även andra språkversioner än den svenska till grund för lagstiftningsarbetet. Avtalet är enligt uppgift ursprungligen skrivet på engelska och då är det naturligt att det är den engelska versionen som får tjäna som förebild när den svenska versionen inte synes korrekt. Även andra språkversioner kan tas till hjälp vid tolkningen av bestämmelser som inte är entydiga.

6.2 Allmänna överväganden om genomförandet

Regeringens förslag: En ny lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget införs för att reglera de frågor som inte täcks av redan gällande allmänna bestämmelser. De bestämmelser i arbetstidslagen som gäller för flygpersonal i dag skall fortsätta att gälla, medan de nya regler i arbetstidslagen som antagits med anledning av prop. 2003/04:180 undantas.

Promemorians förslag: I promemorian lämnas förslag som i det stora hela överensstämmer med regeringens förslag. I några hänseenden föreslås i promemorian mera vittgående bestämmelser.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna ställer sig positiva till att en särskild lag införs för att genomföra vissa bestämmelser i flygarbetstidsdirektivet. *Flygarbetsgivarna* och *SAS* har dock betonat vikten av att Sverige inte går längre än vad som är nödvändigt för att genomföra direktivet. Detta med hänvisning till behovet av att regelverket skall bli snarlikt vad som gäller i andra näralliggande länder.

Arbetsmiljöverket har framfört synpunkter på utformningen av den s.k. EG-spärren i 3 § tredje stycket. Man anför att en begränsningsregel med liknande formulering som den nu föreslagna finns i 3 § sista stycket arbetstidslagen. Den hänvisar, liksom den nu föreslagna begränsningsregeln, till ett med nummer angivet direktiv från rådet. Sedan begränsningsregeln i 3 § arbetstidslagen tillkom, har det direktiv, som lagtexten hänvisar till, helt ersatts av ett senare direktiv med annat nummer. Detta

skulle möjligen kunna medföra lagtolkningsproblem i rättstillämpningen, till dess arbetstidslagen hinner ändras på nytt. I vart fall blir lagstiftningens innebörd mer svårtillgänglig för allmänheten, när lagen hänvisar till ett direktiv som inte längre gäller. Om man vid lagens tillkomst garderade sig för möjligheten av en sådan händelseutveckling genom att mer allmänt hänvisa till direktiv på området, skulle det medföra en saklig skillnad. Då skulle nya direktiv på området, med sakligt nya regler, genast bli gällande innehåll i begränsningsregeln enligt redan befintlig svensk lag. Det framstår som sannolikt att direktivhänvisningen i begränsningsregeln i 3 § arbetstidslagen nu bör tolkas så, att hänvisningen gäller till sådana regler som både gällde enligt det i lagen omnämnda direktivet och fortfarande gäller enligt det nya direktiv som ersatt detta. Arbetsmiljöverket ifrågasätter om inte nu aktuell lag bör formuleras så att sådan tolkning direkt framgår av lagtexten. Sista stycket i 3 § skulle t.ex. kunna formuleras enligt följande:

Avvikelse enligt andra stycket får göras endast under förutsättning att de inte innebär för arbetstagarna mindre förmånliga regler än som skall gälla enligt flygarbetsbegränsningsdirektivet eller – om flygarbetsbegränsningsdirektivet helt eller delvis upphört att gälla – som skulle ha gällt enligt flygarbetsbegränsningsdirektivet och fortfarande skall gälla enligt annat direktiv av rådet.

Skälen för regeringens förslag: Flygarbetsbegränsningsdirektivet har som framgår av tidigare redovisning tagits fram av arbetsmarknadens parter på europeisk nivå med biträde av kommissionen i samband med en översyn av det allmänna arbetsbegränsningsdirektivet, som syftade till att i direktivet införliva de tidigare undantagna transportsektorerna, för att därigenom öka skyddet för så många arbetstagare som möjligt. Genom direktiv 2000/34/EG om ändringar i det allmänna arbetsbegränsningsdirektivet kom arbetstagare inom samtliga transportsektorer utom sjömän att innefattas i arbetsbegränsningsdirektivets tillämpningsområde.

De mobila arbetstagarna inom väg- och luftfartssektorn undantas dock från tillämpning av de centrala arbetsbegränsningsbestämmelserna i direktivet. De nya regler som föreslås i prop. 2003/04:180 rör genomförande av artiklarna 3, 6 och 8 i direktiv 2003/88/EG. Artiklarna rör dygnsvila, maximal veckoarbetstid samt nattarbete. Enligt artikel 20 i samma direktiv skall bl.a. artiklarna 3 och 8 inte tillämpas avseende mobila arbetstagare. I stället har ambitionen varit att skapa för dem särskilt anpassade arbetsbegränsningsregler, vilket på luftfartsområdet skett genom flygarbetsbegränsningsdirektivet. Generellt gäller också att när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda, mer detaljerade föreskrifter skall inte direktiv 2000/34/EG tillämpas (jfr artikel 14 i direktiv 2000/34/EG respektive artikel 14 i direktiv 2003/88/EG). Flygarbetsbegränsningsdirektivet ersätter därvid regeln om maximal veckoarbetstid i artikel 6 i direktiv 2003/88/EG med en regel om årsarbetstid. Slutsatsen av detta blir att ingen av de regler som i prop. 2003/04:180 föreslås införs i arbetstidslagen för att uppnå ett förtydligat genomförande av direktiv 2003/88/EG enligt EG-rätten skall tillämpas på mobila arbetstagare inom luftfartssektorn.

Av punkt 11 i ingressen till flygarbetsbegränsningsdirektivet framgår att målet är att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet

Bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673). Det är en dispositiv lag, som i hög grad är ersatt av kollektivavtal. För luftfarts-

sektorn finns dessutom i 51 § andra stycket luftfartsförordningen (1986:171) en bestämmelse genom vilken Luftfartsstyrelsen (före den 1 januari 2005 Luftfartsverket) efter samråd med Arbetsmiljöverket meddelar föreskrifter om arbets- och vilotider vid luftfart. Med stöd av 51 och 92 §§ luftfartsförordningen har sådana föreskrifter meddelats i BCL-D 1.15, "Tjänstgöringsbegränsningar för besättningsmedlem", LFS 1980:6. Föreskriften gäller såväl vid linjefart som vid icke regelbunden trafik med flygplan vilkas startvikt överskrider 15 000 kg.

Mot bakgrund av omständigheterna och motiven bakom tillkomsten av flygarbetsstidsdirektivet bör artiklarna 8.2, 8.3 och 9 i bilagan genomföras i en författning som primärt syftar till att skydda de enskilda arbetstagarernas hälsa och säkerhet. Bestämmelserna bör därför genomföras i en arbetsrättslig författning och inte tillsammans med regler som meddelats ur flygsäkerhetssynpunkt.

Arbetsstidslagen gäller i princip alla arbetstagare. Visst arbete undantas i 2 §, t.ex. arbete som utförs under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat, s.k. okontrollerat arbete. Lagens regler är få och relativt allmänt hållna. De skall kunna tillämpas för det stora flertalet arbetstagare inom alla arbetsmarknadens sektorer. Det är därför inte lämpligt att där införa ett mycket begränsat antal särbestämmelser för en viss sektor.

Arbetsstidslagen gäller i dag för flygpersonal. Så skall också fortsatt vara fallet. I den promemoria som remissbehandlades i detta lagstiftningsärende gjordes en generell hänvisning till arbetsstidslagens bestämmelser för frågor som inte specialregleras i det nya lagförslaget. Några remissinstanser har motsatts sig denna hänvisning. *Flygarbetsgivarna* har uppgett att man godtar en fortsatt tillämpning av dagens övriga regler i arbetsstidslagen men motsätter sig att de nya tilläggen enligt prop. 2003/04:180 blir tillämpliga. *SAS* har framhållit vikten av att reglerna inom Europa är så snarlika som möjligt framför allt för att motverka snedvridning av konkurrensförutsättningarna.

Regeringen gör den bedömningen att även luftfartssektorn är i behov av en enhetlig lagreglering av arbetsstidsfrågor och att arbetsstidslagen så som den ser ut i dag skall gälla också avseende luftfartssektorn. Härvid kan noteras att parterna inrättat sig efter arbetsstidslagen och därvid träffat avtal om kollektivavtalslösningar där så befunnits lämpligt. Regeringen anser att det rättsläge som i denna del i dag gäller också fortsatt skall gälla för luftfartssektorn. Vad avser de nya regler som föreslås i prop. 2003/04:180 anser dock regeringen att det härvid finns argument som med styrka talar för att luftfartssektorn bör undantas från tillämpningen av dessa. Det kan inledningsvis konstateras att den EG-rätt som prop. 2003/04:180 syftar till att tydligare genomföra inte gäller för luftfartssektorn. Det bör också beaktas att flygarbetsstidsdirektivet kommit till genom att ett avtal mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå omvandlats till ett EG-direktiv. Arbetsmarknadens parter på europeisk nivå har därvid valt att inte heller genom det avtalet föra in de artiklar i direktiv 2003/88/EG som inte gäller för mobila arbetstagare och som prop. 2003/04:180 syftar till att förtydligat genomföra. Regeringen gör således mot bakgrund av dessa omständigheter bedömningen att luftfartssektorn bör undantas från de regler som i prop. 2003/04:180 föreslås införas i arbetsstidslagen. Ett sådant undantag bör lämpligen lagtekniskt

konstrueras på samma sätt som regeringen föreslår att undantag görs för offentlig verksamhet i 2 § arbetstidslagen.

Bemyndigandet i 18 § arbetstidslagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela särskilda föreskrifter om arbetstidens förläggning vid vägtransporter och luftfart omfattar inte bestämmelser om årsarbetstid. Några regler om begränsning av årsarbetstiden finns inte heller i arbetstidslagen. Därför bör de aktuella bestämmelserna i flygarbetstidsdirektivet inte genomföras med stöd av bemyndigandet i den lagen. I stället bör en ny lag skapas för ändamålet. För att direktivet skall genomföras i lagform talar också det förhållandet att direktivets begränsning av årsarbetstiden kan innebära att bestämmelserna i arbetstidslagen (och i det allmänna arbetstidsdirektivet) om högsta tillåtna arbetstid inte kommer att kunna tillämpas fullt ut för enskilda arbetstagare inom luftfarten.

Regeringen föreslår därför att bestämmelserna i artikel 8.2, 8.3 och 9 i bilagan till flygarbetstidsdirektivet skall genomföras i en särskild lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Den nya lagen skall vara dispositiv i den utsträckning som direktivet medger.

Det avtal som ligger till grund för flygarbetstidsdirektivet reglerar inte fullt ut hur det skall tillämpas i vissa situationer. Några frågor som inte får entydiga svar är till exempel

- hur mycket extra ledighet är den medlem av flygpersonalen som har semester fyra veckor under en kalendermånad berättigad till vid tillämpning av regeln om minst sju lediga dagar per kalendermånad?

- hur skall den ”lagstadgade” rätten till ledighet per kalendermånad respektive kalenderår beräknas när den berörde medlemmen av flygpersonalen har varit ledig från det ordinarie arbetet på grund av militärtjänstgöring, föräldraledighet, sjukskrivning och liknande?

- hur skall den ”lagstadgade” rätten till ledighet per kalendermånad respektive kalenderår beräknas när den berörde medlemmen av flygpersonalen påbörjar en anställning exempelvis den 24 september ett år?

Vanligtvis bör sådana frågor tolkas och besvaras genom den lagstiftning genom vilken direktivet genomförs. I det här aktuella fallet ligger emellertid ett avtal mellan arbetsmarknadens parter till grund för direktivet. Det framstår då som mindre lämpligt att lagstiftaren ingriper i avtalet och tolkar det. Enligt regeringens bedömning bör mot den bakgrunden sådana frågor lämpligen lösas av parterna själva genom kompletterande kollektivavtal.

Över efterlevnaden av lagens bestämmelser bör Arbetsmiljöverket ha tillsyn.

Beträffande Arbetsmiljöverkets synpunkter på utformningen av den s.k. EG-spärren gör regeringen följande bedömning. Det framgår av artikel 10 i bilagan till flygarbetstidsdirektivet att en översyn av avtalet skall ske två år efter den 1 december 2003. Om en sådan översyn kommer till stånd enligt plan är inte säkert, och inte heller att en sådan översyn skulle komma att medföra några materiella ändringar. Men träffar parterna ett nytt avtal med nya bestämmelser, och ett sådant avtal medför att rådet antar ett nytt direktiv eller beslutar att ändra flygarbetstidsdirektivet, bör en översyn av den nu aktuella lagstiftningen äga rum och då får beteckningar och liknande anpassas efter behov. Att nu i detta

ärendet skriva mera svepande formuleringar som skall täcka kommande ändringar bedömer regeringen som mindre lämpligt.

I promemorian och i lagrådsremissens förslag till 3 § återfanns ett första stycke som slog fast att avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare skulle vara ogiltiga i den mån det inskränker arbetstagarnas rättigheter enligt denna lag. Av andra och tredje styckena framgår att kollektivavtal ändå skall kunna träffas i vissa fall. Efter påpekande från *Lagrådet* har det första stycket utgått i det lagförslag som regeringen nu presenterar för riksdagen.

6.2.1 Årsarbetstiden

Regeringens förslag: Punkterna 2 och 3 i artikel 8 om maximal årsarbetstid om 2 000 timmar respektive maximal blocktid om 900 timmar genomförs i ett gemensamt lagrum, 4 §, i den nya lagen. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om hur beredskapstjänstgöring skall beaktas vid beräkningen av årsarbetstiden.

Promemorians förslag: Överensstämmer i stort med regeringens förslag, men i promemorians förslag till 4 § behandlas beredskapstjänst på ett och samma sätt, utan hänsyn till hur den genomförs.

Remissinstanserna: *Flygarbetsgivarna* har framfört att lagförslaget bygger på EU:s översättning av den engelska originaltexten till svenska och som i väsentliga delar är bristfällig. I remissen konstaterar även Näringsdepartementet dessa brister men väljer ändå att lägga den felaktiga översättningen till grund för lagförslaget. Den felaktiga översättningen av artikel 8 i direktivet återfinns t.ex. i 4 § i lagförslaget. Det engelska originalet anger där ”the maximum annual working time including some elements of standby ...” vilket slarvigt översatts till ”den maximala årsarbetstiden inklusive standby-perioder vilken fastställs i gällande lag ...”. Promemorians skrivning är om möjligt ännu slarvigare. Där föreslås att årsarbetstidsbegränsningen skall innefatta all beredskapstjänst, timme för timme. Detta är inte de avtalsslutande parternas mening med uttrycket ”some elements of standby”. Avsikten är rätteligen att hänvisa till respektive medlemslands luftfartslagstiftning i vilken standby-tjänst viktas olika beroende på om det t.ex. är beredskap i hemmet eller om det är beredskap på flygplatsen etc. De aktuella svenska bestämmelserna om beredskapstjänst återfinns i LFS 1980:6 Bestämmelser för civil luftfart (BCL). I övriga medlemsländer som implementerat direktivet har denna eller motsvarande viktning bibehållits. Lagförslagets skrivning innebär en avsevärd konkurrensnackdel för den svenska flygbranschen.

Tjänstemannaförbundet HTF har påtalat att det engelska ordet ”standby” används i olika sammanhang i Sverige parallellt med ”reservtjänst” och ”beredskapstjänst”, och skulle för tydlighets skull gärna se att man i lagtexten sätter dessa termer inom parentes.

Skälen för regeringens förslag: Efter rättelse har artikel 8.2 följande lydelse.

Den maximala årsarbetstiden inklusive vissa standby-perioder, vilka fastställs i gällande lag, skall vara 2 000 timmar, under vilka blocktiden skall begränsas till 900 timmar.

Prop. 2004/05:134

Här har rättelse skett till viss del, men inte helt enligt den begäran som sändes till rådet. Ordet ”i” har inte ändrats till ”enligt” som önskats. Trots detta anser inte regeringen att närmare bestämmelser om vissa standby-perioder behöver meddelas i lag, utan enligt gällande lag.

I dag finns en ordning om beredskapstjänst som sedan en längre tid återfinns i Luftfartsstyrelsens författningssamling (tidigare Luftfartsverkets författningssamling) och som omnämns av bl.a. Flygarbetsgivarna. Det finns ingen anledning att här och nu ändra denna ordning. Det följer inte heller något sådant krav av flygarbetstidsdirektivet, i synnerhet inte när man följer den engelska versionen av artikel 8.2 i bilagan till flygarbetstidsdirektivet. Regeringen justerar därför texten i 4 § i förslaget till den nya lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Detta sker genom att i lagrummet införs ett nytt stycke om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om hur standby-tjänstgöring skall beaktas vid beräkningen av årsarbetstiden. En vidaredelegering finns redan i dag i 51 § andra stycket luftfartsförordningen (1986:171). Om arbetsmarknadens parter inte är nöjda med den ordning som dåvarande Luftfartsverket beslutat finns alltid möjligheten att teckna kollektivavtal på central nivå.

Något behov av att införa förtydligande synonymer till ”standby” inom parentes anser regeringen inte att det finns.

6.2.2 Lediga dagar per månad och år

Regeringens förslag: Artikel 9 om det minsta antalet lediga dagar per kalendermånad respektive kalenderår genomförs i den nya lagens 5 §. Ledigheten skall alltid kunna tas ut på den anställdes stationeringsort.

Promemorians förslag överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Tjänstemannaförbundet HTF* anser bl.a. att med hänsyn till den normala veckovilan borde ledigheten per fyra veckors-period vara minst 8 dagar samt 104 dagar per år. *Svensk pilotförening* har framhållit att det klart skall framgå att med dag menas hel kalenderdag från midnatt till midnatt. Vid remissammanträdet framfördes ingen motsatt åsikt beträffande sättet att definiera ”dag” i detta sammanhang. Vid samma tillfälle konstaterades också att rätten till lediga dagar ”på stationeringsorten” bara framgick av rubriken närmast före 5 §, men att detta borde också framgå av själva lagrummet.

Skälen för regeringens förslag: I den svenska versionen av flygarbetstidsdirektivet sägs i artikel 9 i bilagan att flygpersonalen skall ha rätt till visst antal lediga dagar på ”anställningsorten”. I önskemålen om rättelse har begärts att detta ord skall ersättas med ”stationeringsorten”. Inom flyget förekommer ofta att personal som är anställd vid ett huvudkontor ändå är stationerade långa tider på andra orter, och att de har sitt

vanliga hemvist där. Att då föreskriva att denna personal skall ta ut sin ledighet på anställningsorten skulle vara minst sagt stötande. Arbetsmarknadens parter har vid underhandskontakter ställt sig bakom detta synsätt. Regeringen väljer därför att använda ordet "stationeringsorten" vid genomförandet av flygarbetsstidsdirektivet.

Klargörandet vad som avses med "dag" föreslår regeringen skall ske i det lagrum som innehåller definitioner, 2 §.

6.2.3 Hälsoundersökningar

Regeringens bedömning: Bestämmelsen i artikel 4.1 a i bilagan till flygarbetsstidsdirektivet om regelbundna kostnadsfria hälsoundersökningar bör genomföras genom att Arbetsmiljöverket utfärda en föreskrift i saken.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Arbetsmiljöverket* är berett att utfärda erforderliga föreskrifter.

Skälen för regeringens bedömning: Bestämmelsen i artikel 4.1 a i bilagan till flygarbetsstidsdirektivet gäller rätten för all flygpersonal inom civilflyget, dvs. både flygbesättning och kabinbesättning, att genomgå kostnadsfri hälsoundersökning före anställning och därefter med jämna mellanrum. Syftet är att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet. En ökad säkerhet vid luftfart får anses vara endast en bieffekt av bestämmelsen. Den skall därför genomföras i arbetsrätten.

Någon generell rätt för flygpersonal till sådana regelbundna och kostnadsfria hälsoundersökningar finns inte för närvarande.

Arbetskyddsstyrelsen (numera Arbetsmiljöverket) har, för att uppfylla kraven i artikel 9.1 a i arbetstidsdirektivet, med stöd av 18 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) utfärdat föreskrifter om kostnadsfri medicinsk kontroll av nattarbetande, AFS 1997:8. På liknande sätt bör Arbetsmiljöverket kunna utfärda en föreskrift som genomför artikel 4.1 a i flygarbetsstidsdirektivet.

6.2.4 Straffbestämmelser m.m.

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

Till böter skall den arbetsgivare dömas som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en arbetstagare på sådant sätt att arbetstiden överstiger vad som följer av bilagan till direktivet.

En arbetsgivare som tillämpar bestämmelser i kollektivavtal på ett sätt som strider mot 5 § skall kunna åläggas att betala skadestånd.

Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § skall få överklagas till regeringen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Prop. 2004/05:134

Skälen för regeringens förslag: I lagförslaget har straffbestämmelser samt bestämmelse om skadestånd i arbetstidslagen (1982:673) förts in i huvudsak utan ändringar. Motsvarande bestämmelser återfinns i 23 §, 24 § 1 samt 24 a § arbetstidslagen. Likartade regler bör gälla för överträdelse mot flygarbetstidsregler som för allmänna arbetstidsregler. I enlighet med vad *Lagrådet* föreslagit föreslår regeringen att även bestämmelsen i 25 § arbetstidslagen förs i det nu aktuella lagförslaget som 12 §. I den bestämmelsen sägs att den arbetsgivare som anlitar en arbetstagare i större utsträckning än som följer av flygarbetstidsdirektivet skall drabbas av påföljd enligt vad som bestämts i kollektivavtal eller i enlighet med bestämmelserna i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § om förelägganden och förbud skall få överklagas till regeringen. Arbetsmiljöverket skall ha möjlighet att förordna att dess beslut skall gälla omedelbart. Detta är samma ordning som gäller enligt arbetstidslagen.

6.3 Genomförandet av övriga artiklar i bilagan till direktivet

Regeringens bedömning: Övriga bestämmelser i direktivet täcks redan av gällande bestämmelser och kräver inga ytterligare åtgärder för att genomföras.

Utöver vad som angivits ovan görs bedömningen att några ytterligare åtgärder inte är nödvändiga för att genomföra rådets direktiv 2000/79/EG i svensk rätt.

Beträffande övriga artiklar i bilagan till direktivet har Näringsdepartementet den 16 juni 2004 underrättat kommissionen om att bestämmelserna i direktivet är tillgodosedda genom följande befintliga nationella bestämmelser:

- Artikel 3.1 och 3.2 i bilagan genom 4 § semesterlagen (1977:480).
- Artikel 4.1 b i bilagan genom 3 kap. 2 och 3 §§ arbetsmiljölagen (1977:1160) och 7 § lagen (1982:80) om anställningsskydd.
- Artikel 4.2 i bilagan genom 7 kap. 1 §, 18 § tredje stycket och 31 § sekretesslagen (1980:100), samt med avseende på den enskilda hälso- och sjukvården genom 2 kap. 8 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område.
- Artikel 5.1 i bilagan genom bestämmelser i 2 och 3 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160).
- Artikel 5.2 i bilagan genom bestämmelser i 2 och 3 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160).
- Artikel 6 i bilagan genom bestämmelser i 2 och 3 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160), särskilt 2 kap. 1 § och 3 kap. 3 § andra stycket.
- Artikel 7 i bilagan genom 21 § arbetstidslagen (1982:673) och 7 kap. 3 och 5 §§ arbetsmiljölagen (1977:1160).

Artiklarna 4.3 och 8.1 i bilagan till direktivet bedöms inte behöva föranleda någon åtgärd.

Lagförslaget innebär endast att Sverige lagfäster delar av ett kollektivavtal som träffats på europeisk nivå. Det påverkar inte statsbudgeten. Det kan dock påverka lufttrafikföretag som i dag saknar kollektivavtal eller har kollektivavtal som är mindre förmånliga för de ombordanställda än vad som följer av flygarbetsstidsdirektivet. Några närmare uppgifter om oskäligen fördyringar med anledning av lagförslaget har dock inte kommit fram i lagstiftningsärendet. Sådana invändningar torde ändå inte kunna beaktas eftersom Sverige är skyldigt att genomföra direktivets bestämmelser.

Lagförslaget kan få vissa konsekvenser för småföretag, även om de flesta lufttrafikföretag faller utanför detta begrepp. Ett alternativ till lagstiftning skulle i detta fall eventuellt vara att man träffade ett kollektivavtal för hela flygbranschen. En sådan lösning skulle dock sannolikt få samma betungande effekt som lagförslaget. En fördel med att genomföra direktivet i lagform är att samma regelverk kommer att gälla för alla lufttrafikföretag vilket ger bättre konkurrensförutsättningar.

6.5 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Den nya lagen träder i kraft den 1 juli 2005.

Med hänsyn till att det svenska genomförandet av direktivet är försenat är det angeläget att lagförslagen träder i kraft så snart det är möjligt. Detta bör kunna ske den 1 juli 2005. För marknadens parter är direktivets bestämmelser kända, varför någon extra tidsfrist för att ge marknaden tillfälle att anpassa sig inte torde vara erforderlig.

7 Författningskommentarer

7.1 Förslaget till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

1 §

Det *första stycket* anger lagens tillämpningsområde.

De arbetstagare som omfattas av lagen är flygpersonal inom civilflyget. Enligt definitionen i 2 § är detta besättningsmedlemmar som på grund av anställning tjänstgör ombord på ett civilt luftfartyg. Lagen gäller således såväl flyg- som kabinbesättningsmedlemmar.

I lagen används beteckningen luftfartyg trots att i artikel 2.2 i den svenska översättningen av bilagan till flygarbetsstidsdirektivet används uttrycket flygplan.

Av *andra stycket* framgår att för arbetstidsfrågor som inte fullt ut regleras i denna lag så gäller bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673). Det är den äldre lydelsen av arbetstidslagens bestämmelser som då skall vara tillämpliga, vilket framgår av ett speciellt tillägg i 2 § tredje stycket arbetstidslagen.

2 §

I detta lagrum meddelas ett antal definitioner. Utöver de definitioner som återfinns i artikel 2 i bilagan till flygarbetsstidsdirektivet, lämnas också definitioner för uttrycken *beredskapstjänst*, *stationeringsort*, *ledig dag* samt *flygarbetsstidsdirektivet*. Beträffande ”ledig dag” klargörs här att med dag avses ett helt dygn från midnatt till midnatt.

3 §

I lagrummet anges att undantag från 4 och 5 §§ får göras under förutsättning att detta bestäms i ett kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation och att avvikelserna inte innebär att mindre fördelaktiga villkor tillämpas för arbetstagarna än som följer av flygarbetsstidsdirektivet. Möjligheterna till avvikelser och förhållandet till de relevanta EG-rättsliga reglerna är utformade på i princip samma sätt som i arbetstidslagen.

4 §

Här införs direktivets begränsning av den tillåtna årliga sammanlagda arbetstiden, jämte beredskapstjänst, liksom begränsningen av den s.k. blocktiden för samma period.

Begreppet arbetstid har här samma innebörd som i arbetstidslagen, dvs. det innefattar ordinarie arbetstid, övertid, mertid vid deltidsarbete och nödfallsövertid. Begreppet beredskapstjänst har i definitionen i 2 § givits samma innebörd som det har i Luftfartsinspektionens definitionssamling, dvs. tidsperiod under vilken en besättningsmedlem är skyldig att hålla sig beredd att med kort varsel infinna sig på plats för flygtjänstgöring (skall gälla såväl flyg- som kabinbesättning). Enligt lagen skall beredskapstjänsten inräknas i årsarbetstiden, vilket följer av bestämmelsen i artikel 8.2 i bilagan till direktivet. Eftersom beredskapstjänst kan utföras på många olika sätt, ges regeringen eller den myndighet regeringen

bestämmer rätt att meddela kompletterande bestämmelser om hur beredskapstjänst skall beaktas. Det bör framhållas att arbetstagarorganisationerna har möjlighet att träffa kollektivavtal om bestämmelserna i 3 § följs, om man önskar en annan ordning.

Här har även tagits in en bestämmelse om att arbetstiden inklusive beredskapstjänst om möjligt skall spridas jämnt över året. Bestämmelsen, som hämtats från artikel 8.3 i bilagan till direktivet, anger en målsättning och inte ett absolut krav.

5 §

Bestämmelserna följer i sak regeln i artikel 9 första stycket a och b i bilagan till direktivet i den innebörd artikeln har och som kan utläsas av andra språkversioner. Syftet med bestämmelsen är att besättningsmedlemmar skall garanteras en rätt att tillbringa viss ledighet på stationeringsorten. Innebörden av begreppet stationeringsort anges i 2 §.

6 och 7 §§

Bestämmelserna om Arbetsmiljöverkets tillsyn över lagens efterlevnad och behörighet att meddela förelägganden eller förbud har samma lydelse och innebörd som motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen. Dock återspeglas i utformningen av 6 § det förhållandet att Arbetsmiljöverket enligt den nya lagen inte kommer att utfärda föreskrifter med stöd av den.

8–11 §§

I 8 § sägs att Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos regeringen, samt att verket får förordna att dess beslut skall gälla omedelbart.

Straffbestämmelserna, liksom bestämmelserna om överklagande samt om skadestånd, i 9–11 §§ vid brott mot kollektivavtal, är i princip utformade med ledning av motsvarande bestämmelser i arbetstidslagen (1982:673), 23 §, 24 § 1 samt 24 a §.

Med tanke på att arbetsgivarens kontrollmöjlighet på grund av verksamhetens art är begränsad skall arbetsgivarens straffansvar ses med utgångspunkt i det förhållandet att det är han eller hon som leder och planerar verksamheten.

12 §

Lagrummet har införts i lagen på rekommendation från *Lagrådet*. I sak innebär bestämmelsen att en försumlig arbetsgivare skall utge skadestånd i enlighet med vad som bestämts i kollektivavtalet eller i enlighet med reglerna i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Den motsvaras av 25 § arbetstidslagen (1982:673).

7.2 Lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i
lagen (2005:000) om ändring i arbetstidslagen
(1982:673)

Prop. 2004/05:134

2 §

I *tredje stycket* undantas flygpersonalen i likhet med viss personal inom offentlig verksamhet från de nya bestämmelserna i arbetstidslagen som antagits med anledning av i prop. 2003/04:180. I lagrummet införs ett nytt *fjärde stycke*, varav det framgår att det finns specialregler i lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.

7.3 Lag om ändring i lagen (2005:000) om ändring i
lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

5 §

I lagrummet införs ett tillägg med innebörd att vid utstationering av arbetstagare även bestämmelserna i lagen (2005:000) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget skall gälla.

Lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om årsarbetstiden och om lediga dagar på stationeringsorten för flygpersonal inom civilflyget.

I övrigt gäller bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673).

Definitioner

2 § I denna lag avses med

flygpersonal inom civilflyget: besättningsmedlemmar som på grund av anställning tjänstgör ombord på ett civilt luftfartyg,

blocktid: tiden från det att ett luftfartyg lämnar sin parkeringsplats för att lyfta till dess att det står still på anvisad parkeringsplats och alla motorer står stilla,

beredskapstjänst: tid under vilken besättningsmedlemmen är skyldig att hålla sig beredd att med kort varsel infinna sig på plats för flygtjänstgöring,

stationeringsort: den ort där besättningsmedlemmen vanligtvis börjar och avslutar en tjänstgöringsperiod eller serie av tjänstgöringsperioder och där arbetsgivaren under normala förhållanden inte ansvarar för in-kvartering av besättningsmedlemmen,

ledig dag: en period om tjugofyra timmar på stationeringsorten utan tjänstgöring eller beredskapstjänst,

flygarbetstidsdirektivet: rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

Avvikelser genom avtal

3 § Ett avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare är ogiltigt i den mån det inskränker arbetstagarnas rättigheter enligt denna lag.

Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får dock göras undantag från 4 och 5 §§. Arbets-

¹ Jfr rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA), EGT L302, 1.12.2000, s. 57, Celex 32000L0079.

givare, som är bunden av sådant kollektivavtal, får tillämpa avtalet även på arbetstagare som ej är medlem av den avtalsslutande arbetstagareorganisationen, under förutsättning att arbetstagaren sysselsätts i arbete som avses med avtalet och ej omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

Avvikelse enligt andra stycket får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av flygarbetsstidsdirektivet. Ett avtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga villkor skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet.

Begränsning av årsarbetstiden

4 § Den sammanlagda arbetstiden inklusive beredskapstjänst får uppgå till högst 2 000 timmar under ett år. Av denna tid får blocktiden uppgå till högst 900 timmar. Årsarbetstiden inklusive beredskapstjänst skall så långt det är möjligt spridas jämnt över det år under vilket årsarbetstiden beräknas.

Ledighet på stationeringsorten

5 § En besättningsmedlem har rätt till minst sju lediga dagar per kalendermånad och minst 96 lediga dagar per kalenderår. Dessa lediga dagar skall meddelas i förväg och kan innefatta de viloperioder som följer av lag eller avtal.

Första stycket skall inte påverka rätten till årlig betald semester enligt semesterlagen (1977:480) eller avtal.

Tillsyn

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

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

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

Överklagande

8 § Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos regeringen. Arbetsmiljöverket kan dock förordna att dess beslut skall gälla omedelbart.

Påföljder m.m.

9 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot ett föreläggande eller ett för-

bud som har meddelats med stöd av 7 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

Prop. 2004/05:134
Bilaga 4

10 § Till böter döms en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet har, utan att avvikelse har gjorts enligt 3 §, anlitat en arbetstagare i strid mot 4 §.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

Härigenom föreskrivs att 2 § arbetstidslagen (1982:673) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen gäller inte

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

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

3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,

4. fartygsarbete.

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

I lagen (2005:000) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bestämmelser om årsarbetstid och om ledighet på stationeringsorten för sådan flygpersonal.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

¹ Senaste lydelse 1998:971.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

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 och 16 §§, 17 § 2–5 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 deltid-arbetande arbetstagare och arbetstagare med tidsbegränsad anställning.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673) och arbetsmiljölagen (1977:1160) 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.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (2005:000) 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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

¹ Senaste lydelse 2003:316.

Remissinstanser

Prop. 2004/05:134
Bilaga 5

Luftfartsverket
Arbetsmiljöverket
Föreningen Svenskt Näringsliv
Landsorganisationen i Sverige
Tjänstemännens centralorganisation, TCO
Sveriges akademikers centralorganisation, SACO
Flygarbetsgivarna
Tjänstemannaförbundet HTF
Svensk Pilotförening
Föreningen Svenskt Flyg

Förslag till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om årsarbetstiden och om lediga dagar på stationeringsorten för flygpersonal inom civilflyget.

I övrigt gäller bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673) för sådan personal.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

flygpersonal inom civilflyget: besättningsmedlemmar som på grund av anställning tjänstgör ombord på ett civilt luftfartyg,

blocktid: tiden från det att ett luftfartyg lämnar sin parkeringsplats för att lyfta till dess att det står still på anvisad parkeringsplats och alla motorer står stilla,

beredskapstjänst: tid under vilken besättningsmedlemmen är skyldig att hålla sig beredd att med kort varsel infinna sig på plats för flygtjänstgöring,

stationeringsort: den ort där besättningsmedlemmen vanligtvis börjar och avslutar en tjänstgöringsperiod eller serie av tjänstgöringsperioder och där arbetsgivaren under normala förhållanden inte ansvarar för in- och utskiftning av besättningsmedlemmen,

ledig dag: en period om tjugofyra timmar från klockan 00.00 till 24.00 på stationeringsorten utan tjänstgöring eller beredskapstjänst,

flygarbetstidsdirektivet: rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

¹ Jfr rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA), EGT L 302, 1.12.2000, s. 57, Celex 32000L0079.

3 § Ett avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare är ogiltigt i den mån det inskränker arbetstagarnas rättigheter enligt denna lag.

Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får dock undantag göras från 4 och 5 §§. En arbetsgivare, som är bunden av sådant kollektivavtal får tillämpa avtalet även på en arbetstagare som inte är medlem av den avtalsslutande arbetstagarorganisationen, under förutsättning att arbetstagaren sysselsätts i arbete som avses med avtalet och inte omfattas av annat tillämpligt kollektivavtal.

Avvikelser enligt andra stycket får göras endast under förutsättning att de inte innebär att mindre fördelaktiga villkor skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av flygarbetsstidsdirektivet. Ett avtal är ogiltigt i den utsträckning det innebär att mindre förmånliga villkor skall tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktivet.

Begränsning av årsarbetstiden

4 § Den sammanlagda arbetstiden inklusive viss beredskapstjänst får uppgå till högst 2 000 timmar under ett år. Av denna tid får högst 900 timmar utgöras av blocktid. Årsarbetstiden inklusive beredskapstjänst skall så långt det är möjligt spridas jämnt över det år under vilket årsarbetstiden beräknas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om hur beredskapstjänst skall beaktas vid beräkningen av årsarbetstiden.

Ledighet på stationeringsorten

5 § En besättningsmedlem har på stationeringsorten rätt till minst sju lediga dagar per kalendermånad och minst 96 lediga dagar per kalenderår. Dessa lediga dagar skall av arbetsgivaren meddelas i förväg och kan innefatta de viloperioder som följer av lag eller avtal.

Första stycket skall inte påverka rätten till årlig betald semester enligt semesterlagen (1977:480) eller avtal.

Tillsyn

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

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

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

8 § Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos regeringen.
Arbetsmiljöverket kan förordna att dess beslut skall gälla omedelbart.

Påföljder m.m.

9 § 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 7 §. Detta gäller dock inte om föreläggandet eller förbudet har förenats med vite.

10 § Till böter döms en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet har, utan att avvikelse har gjorts enligt 3 §, anlitat en arbetstagare i strid mot 4 §.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

Härigenom föreskrivs att 2 § arbetstidslagen (1982:673) skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagrådsremiss Föreslagen lydelse
10 februari 2005*

2 §

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 (2005:000) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

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

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte 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

Bestämmelserna i 10 a §, 13 § första stycket, 13 a § och 14 § tredje stycket andra meningen gäller inte *när lagen (2005:000) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget är tillämplig eller inom offentlig verksamhet som exempelvis försvaret, polisen och skydds- och beredskapsarbeten för arbete som är speciellt för sådana verksamheter och som är av sådant slag att konflikt inte kan undvikas med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden .*

I lagen (2005:000) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bestämmelser om årsarbetstid och om ledighet på stationeringsorten för sådan flygpersonal.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagrådsremiss Föreslagen lydelse
10 februari 2005

5 §

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

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

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:000) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och arbetsmiljölagen (1977:1160) 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.

Vid utstationering gäller även bestämmelserna i arbetstidslagen (1982:673), lagen (2005:000) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, arbetsmiljölagen (1977:1160), och lagen (2005:000) 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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2005-03-11

Närvarande: f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Torgny Håstad och regeringsrådet Göran Schäder.

Arbetsbidsfrågor för flygpersonal m.m.

Enligt en lagrådsremiss den 17 februari 2005 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget,
2. lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673), och
3. lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Olof Hedberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

3 §

I första stycket föreskrivs att ett avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare är ogiltigt i den mån det inskränker arbetstagarnas rättigheter enligt lagen. Enligt vad som uppgetts vid lagrådsföredragningen har bestämmelsen utformats efter mönster av 2 § semesterlagen. Semesterlagens bestämmelse synes ha sin bakgrund i att lagen skall tillförsäkra arbetstagare såväl semesterledighet som semesterlön och att den i grunden är tvingande till arbetstagares förmån i dessa avseenden. Någon motsvarande generell ogiltighetsregel har inte tagits upp i arbetstidslagen. Där finns i stället en bestämmelse (25 §) som anger påföljderna vid arbetsgivares brott mot sådant centralt kollektivavtal som innefattar avvikelse från dispositiva regler i lagen. För en sådan arbetsgivare gäller vad som föreskrivs om påföljd i avtalet eller i medbestämmandelagen.

Lagrådet bedömer att det ligger närmare till hands att i den nu tillämnade kompletterande arbetstidslagen följa mönstret i den grundläggande arbetstidslagen än det i semesterlagen. Med denna utgångspunkt bör den föreslagna bestämmelsen i första stycket få utgå. Ett annat skäl för detta vill Lagrådet anföra under 4 §. Det bör också övervägas att i den nya lagen införa en motsvarighet till 25 § arbetstidslagen.

4 §

Paragrafen reglerar den högsta tillåtna årsarbetstiden. I paragrafens andra stycke bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om hur beredskapstjänst skall beaktas vid beräkningen av årsarbetstiden.

Enligt 10 § kan en arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet anlitat en arbetstagare i strid mot 4 § dömas till böter. Det som regleras i 4 § innebär ett åliggande för arbetsgivaren gentemot det allmänna och utgör således enligt 8 kap. 3 och 7 §§ regeringsformen delegeringsbar

normgivning. Saken kompliceras emellertid av att ett avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare enligt 3 § första stycket är ogiltigt i den mån det inskränker arbetstagarnas rättigheter enligt lagen. En lagregel om vad ett avtal får innehålla och som sanktioneras med ogiltighet är typiskt sett sådan civilrätt som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen och som tillhör det s.k. obligatoriska lagområdet, där delegering av normgivningen inte är möjlig.

För att grundlagsenligheten av det i förevarande paragraf givna bemyndigandet inte skall kunna sättas i fråga, förordar Lagrådet ett klargörande. Detta synes kunna ske genom att ogiltighetsregeln i 3 § första stycket får utgå.

10 §

Med anknytning till straffbestämmelsen i paragrafen kan anmärkas att den gäller arbetsgivares överträdelse av den i lagens 4 § angivna begränsningen av årsarbetstid men däremot inte – som sägs i redovisningen för regeringens förslag i avsnitt 6.2.4 – anlitande av arbetstagare utöver den arbetstid som följer av kollektivavtal. Vid arbetsgivares bristande fullgörelse av förpliktelser enligt avtal om avvikelse från 4 § synes motsvarande få gälla som enligt 25 § arbetstidslagen, dvs. tillämpning av vad som föreskrivs om påföljd i avtalet eller i medbestämmandelagen.

11 §

Här föreskrivs att en arbetsgivare som tillämpar sådana bestämmelser i ett kollektivavtal som strider mot 5 § skall betala skadestånd för den förlust som uppkommer och för den kränkning som har skett. Enligt motiven finns motsvarande bestämmelse i 24 a § arbetstidslagen och likartade regler anses böra gälla vid överträdelse av flygarbetstidsregler som vid överträdelse av allmänna arbetstidsregler.

Bestämmelsens utformning framstår för Lagrådet som oklar med hänsyn till att det enligt 3 § är möjligt att genom kollektivavtal på central nivå göra avvikelse från 5 §. En sådan kollektivavtalad avvikelse kan sägas i viss mening strida mot 5 §. För att uppnå en motsvarande reglering som i 24 a § arbetstidslagen synes det i stället för till 5 § böra hänvisas till 3 § tredje stycket. Om så sker kan skadestandsregleringen fånga upp även den situationen att vederbörligt kollektivavtal träffats om avvikelse från 4 § men arbetsgivaren tillämpar avtalsbestämmelserna i strid mot 3 § tredje stycket. En sådan situation kan annars inte föranleda vare sig straffpåföljd (jfr vad Lagrådet anför under 10 §) eller skadestånd enligt lagen.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 mars 2005

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Ringholm, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Y. Johansson, Bodström, Somme-
stad, Karlsson, Nykvist, Andnor, M. Johansson, Hallengren, Björklund,
Holmberg, Jämtin, Österberg, Orback och Baylan.

Föredragande: statsrådet Karlsson.

Regeringen beslutar proposition 2004/05:134 Arbetstidsfrågor för flyg-
personal m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upp- häver eller upprepar ett normgivnings- bemyndigande	Celexnummer för bak- omliggande EG-regler
Lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	4 §	32000L0079
