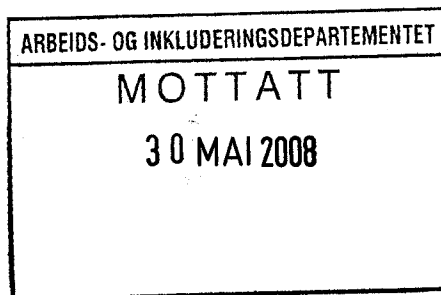




Arbeids- og inkluderingsdepartementet  
Postboks 8019 Dep  
0030 OSLO

Att.:



Wergelandsveien 3  
NO-0167 Oslo  
Telefon:  
22 99 59 00  
Telefaks:  
22 99 59 03  
post@sjt.no  
www.sjt.no

Saksbehandler: Harald Hilton, 22 99 59 24  
Vår ref.: 08/109-2 SF2-008  
Deres ref.:  
Dato: 28.05.2008

**Høringssvar - Forslag til forskrift om arbeidstid for førere og personell i  
grensekryssende jernbanetrafikk - implementering av direktiv 2005/47/EF**

Statens jernbanetilsyn viser til høringsbrevet av 22. februar i år, og at tilsynet fikk muntlig tilsagn om forlengelse av svarfristen til tirsdag 27. mai. Vi har følgende merknader til utkastet og høringsnotatet:

**Generelt**

Ved å velge en fremgangsmåte med å utarbeide utfyllende bestemmelser til arbeidsmiljøloven i den foreslåtte forskriften, oppnår man målsetningen om å gi et sektorspesifikt regelverk i tråd med de forpliktelsene man har etter EØS-avtalen. Ulempen er at denne metoden ikke er den mest brukervennlige, siden jernbanevirksomhetene som vil være bundet av forskriften må forholde seg til to regelsett som til dels har avvikende systematikk. Det ville etter tilsynets vurdering derfor være en fordel å fastsette helhetlige bestemmelser om arbeidstid for en sektor i særlovgivning som er gitt som unntak fra arbeidsmiljøloven kapittel 10. Dette er gjort for vegtransport i forskrift 10. juni 2005 nr. 543 om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport, noe som har gitt virksomhetene et enklere arbeidstidregelsett å forholde seg til. Dette kan i dette tilfellet gjøres ved at Samferdselsdepartementet og Arbeids- og inkluderingsdepartementet i fellesskap fastsetter en forskrift i medhold av jernbaneloven § 16 og arbeidsmiljøloven § 10-12 som oppstiller egne arbeidstidsregler for jernbanesektoren.

Videre kan det oppstå uklarheter omkring forståelsen av grenseflatene mellom forskriften og arbeidsmiljøloven. Et eksempel på dette er at det ikke fremkommer tydelig noe sted at det er arbeidsmiljølovens definisjon av nattarbeid som må ligge til grunn for forståelsen av utkastets § 3 annet punktum.

Det er nevnt i høringsnotatet at Statens jernbanetilsyn skal vurdere behovet for egne kjøre- og hviletider. Dette arbeidet er foreløpig ikke påbegynt.

Det er ikke tatt inn noen bestemmelse om hvilke regler som gjelder for pause der det er to førere, mens direktivet/avtalen forutsetter at det gis nasjonale bestemmelser om dette.

I forskriftene som er fastsatt med hjemmel i jernbaneloven brukes uttrykket "trekkraftkjøretøy" som betegnelse på både lokomotiver og motorvogner/motorvognsett. Det vil være en fordel å bruke den samme betegnelsen i annen jernbanerelatert lovgivning for å unngå misforståelser.

#### Særlige kommentarer til høringsnotatet

- Den avsluttende påstanden i 3.1 stemmer ikke helt for vegsektoren, der det som nevnt er en helhetlig regulering av arbeidstiden i egen forskrift gitt med hjemmel både i vegtrafikkloven og arbeidsmiljøloven.
- Problemstillingen i 3.2 tredje avsnitt er uaktuell for Norge.
- Til 3.3 vil vi bemerke at vi bruker begrepene "fører" og "annet ombordpersonell" i jernbanelovens nyeste forskrifter.
- Til 3.6 nest siste avsnitt tror vi ikke det er nødvendig å gi nærmere kriterier for arbeidsfri utenfor hjemmet og kompensasjon for forkortet arbeidstid. Det kan være fornuftig å la partene selv utvikle en hensiktsmessig praksis her.

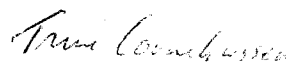
#### Kommentarer til enkeltbestemmelsene i forslaget

- Planmessig tid til igangsetting og stans av lokomotivet er ikke kjøretid i følge § 2(1). Dette gir ikke fullt samsvar med direktivet/avtalens ordlyd slik den kommer til uttrykk i definisjon 9) i artikkel 2. Dessuten er det feil å snakke om at "igangsetting" og "stans" ikke skal være en del av kjøretiden, slik disse uttrykkene brukes i Norge. Hvis dette skal forstås i tråd med alminnelig terminologi på området vil det tilsvare akselerasjon og retardasjon, som unektelig er en del av kjøretiden. Vi regner med at man mener "klargjøring" eller "uttak" og "innsetting", overført til norsk alminnelig jernbaneterminologi.
- Definisjonen i § 2 (2) gir liten mening uten at det føyes til noe mer. For eksempel vil tillegget "i forbindelse med tjenesten" eller lignende gjøre definisjonen mer forståelig.
- Vi kan ikke se at det er nødvendig å ta med informasjonen i parenteser i § 5 (1).
- Til begrepsbruken i § 6 (1) og (2) vil vi bemerke at hvis en pause deles opp, er det ikke lenger en pause. Derfor er det kanskje bedre å operere med uttrykket "pausetid" heller enn "pause" og "pausen" i forskriften.
- Det ser også ut til å være en trykkfeil i "lovspeilet" slik at innholdet i definisjon 7) til avtalen artikkel 2 ikke fremgår tydelig.

#### Kommentar til merknadene til forskriftsteksten

Tilsvarende vår kommentar til § 2 (1) vil vi bemerke at oppstart av lokomotivets motorer bare gjelder diesellokomotiver. For elektriske trekkraftkjøretøy er "oppkobling" det normale uttrykket. Et bedre begrep som ville kunne dekke begge typer trekkraftkjøretøy er "Klargjøring og uttak".

Med hilsen



Erik Ø. Johnsen  
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet