



# Trace 2

## Effektiv och harmoniserad tillämpning av mobilitetspaket 1

**FÖRBEREDD AV:** Konsulterna CORTE, ETF, IRU och SQUARIS



Med stöd av: Severine Piccard

Slutlig version  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
FLYTТА/2021/OP/0006

**FÖR**

**EUROPEISKA KOMMISSIONEN**

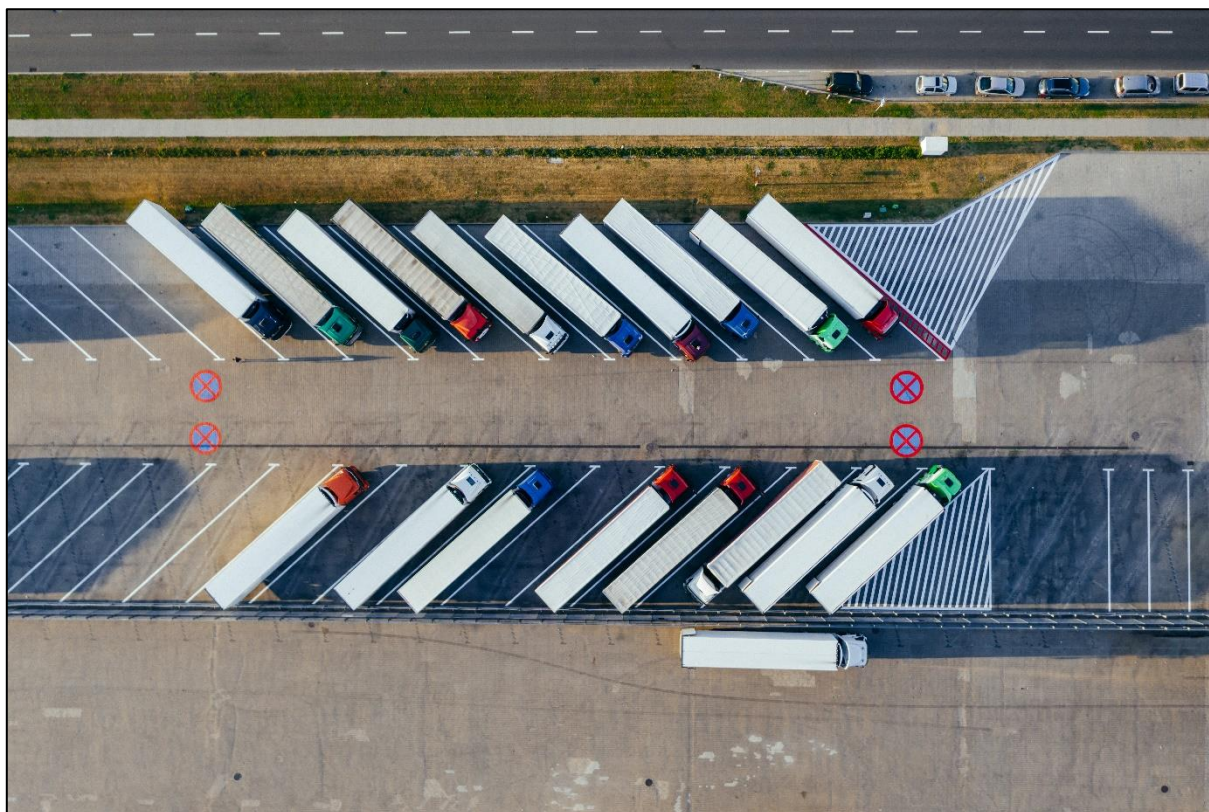
Generaldirektoratet för rörlighet och transport  
Direktorat C - Mark  
Enhet C.1 - Vägtransporter  
1049 Bryssel  
E-post: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

DISCLAIMER - Detta dokument är en vägledning och de rekommendationer som ingår är inte bindande. Det har skapats av författarna i enlighet med kontraktsnummer: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) med Europeiska unionen. De åsikter som uttrycks är endast entreprenörens och representerar inte den upphandlande myndighetens officiella ståndpunkt.

Den engelska originalversionen av detta dokument har översatts till ditt språk med hjälp av en programvara. Detta är inte en officiell översättning. I händelse av bristande överensstämmelse ska den engelska originalversionen av dokumentet gälla.



# TRACE2 vägledande dokument om direktiv 2020/1057 - utstationering av förare



# Innehållsförteckning

1. Inledning .....	1
2. Förståelse av reglerna .....	3
2.1 Samspelet mellan <i>lex specialis</i> och relaterade EU-regler .....	3
2.2 Vägtransportverksamhet - i eller utanför utstationering?.....	4
2.2.1 Regler som gäller för godstransporter.....	4
2.2.2 Regler för transport av passagerare.....	7
2.3 I eller utanför utstationering - tillämpliga arbets- och anställningsvillkor.....	11
2.3.1 Löner och ersättningar .....	12
2.3.2 Beräkning av utstationeringens varaktighet.....	13
2.4 Övriga fall .....	14
2.4.1 Förare som anställts via bemanningsföretag.....	14
2.4.2 Överföring inom företaget .....	14
2.4.3 Transaktioner med tredjeländer .....	14
2.4.4 Förare som är egenföretagare.....	15
3. Tillämpning av reglerna.....	17
3.1 Administrativa regler och kontrollåtgärder.....	17
3.2 Vägkontroller .....	19
3.2.1 Målsättning .....	19
3.2.2 Dokument som bör begäras och vad man ska leta efter.....	19
3.2.3 Röda flaggor.....	28
3.2.4 Möjliga sätt att gå tillväga vid vägkontroller: Sekvens och checklista med frågor. 30	
3.3 IMI-inspektioner.....	36
3.3.1 Översikt över IMI-moduler.....	36
3.3.2 Målsättning .....	38
3.3.3 Dokument som kan begäras ut.....	38
3.4 Samarbete mellan myndigheter .....	39
3.4.1 Ömsesidigt bistånd med etableringsmedlemsstaten.....	40
3.4.2 Arbetsmarknadsparternas roll .....	40
Bilaga 1: När omfattas en förare av utstationeringsreglerna eller inte: förklaring för godstransporter.....	41
Bilaga 2: När omfattas en förare av eller inte omfattas av utstationeringsreglerna: förklaringar för passagerartransporter .....	63
Bilaga 3: Fastställande av tillämplig arbetsrätt - <i>Rom I-förordningen</i> .....	73

## Förkortningar och akronymer

EU- DOMSTOLEN	Europeiska unionens domstol
EU	Europeiska unionen
DG MOVE	Generaldirektoratet för rörlighet och transport
IMI	Information om den inre marknaden (system)
FRÅGOR OCH SVAR	Frågor och svar
RTPD	Deklaration om utstationering av vägtransporter

## Förteckning över rutor, figurer, tabeller

Ruta 1 - Utstationering - tillämpliga villkor enligt värdlandets standarder.....	12
Ruta 2 - Vikten av kommunikationskanaler mellan tillsynsmyndigheter .....	19
Ruta 3 - Exempel på en förklaring om utstationering .....	21
Ruta 4 Scanning på väg steg för steg .....	26
Ruta 5 - Checklista med frågor för vägkontroller vid godstransporter .....	32
Ruta 6 - Checklista med frågor för vägkontroller av passagerartransporter .....	33
Ruta 7 - Indikatorer för att fastställa förarens vanliga arbetsplats .....	75
Figur 1 En stegvis metod för vägkontroller .....	31
Figur 2 - Steg-för-steg-metod för transport av gods .....	34
Figur 3 - Steg-för-steg-metod för transport av passagerare .....	35
Tabell 1 - Regler tillämpliga på frakt - en översikt .....	7
Tabell 2 - Översikt över lex specialis i fråga om transport av passagerare.....	10

# 1. Inledning

Detta dokument behandlar tillämpningen av utstationeringsreglerna inom vägtransportsektorn, ändrade genom den sociala pelaren i rörlighetspaket I<sup>1</sup>. En framgångsrik tillämpning<sup>2</sup> kommer i hög grad att bero på en gemensam och grundlig förståelse av de tillämpliga reglerna och på ett effektivt samarbete mellan alla behöriga myndigheter inom varje medlemsstat och mellan alla medlemsstater.

Nya bestämmelser om tillämpning av utstationeringsregler på vägtransportförare infördes genom direktiv (EU) 2020/1057<sup>3</sup> som en *lex specialis* till de allmänna reglerna om utstationering av arbetstagare som fastställs i direktiv 96/71/EG<sup>4</sup> (nedan kallat direktivet om utstationerade arbetstagare) och till tillämpningsdirektivet 2014/67/EU<sup>5</sup> (nedan kallat tillämpningsdirektivet).

Som *lex specialis* innehåller direktiv 2020/1057 särskilda regler för att särskilt fastställa

- när en förare ska anses vara utstationerad, och när föraren inte ska anses vara utstationerad på grundval av arten av den eller de transporter som föraren utför.
- De administrativa krav och kontrollåtgärder som gäller före, under och efter utstationering.

EU:s medlemsstater var skyldiga att införliva detta direktiv i sin nationella lagstiftning senast den 2 februari 2022.

För alla sektorer, inklusive vägtransporter, är en utstationeringssituation ett tillfälligt uppdrag utanför en vanlig arbetsplats. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (även känd som "*Rom I*")<sup>6</sup> är den EU-lag som hjälper till att definiera vilken nationell arbetsrätt som reglerar anställningsavtalet, med hänsyn till den vanliga arbetsplatsen.

Detta vägledande dokument zoomar in på *lex specialis* och strävar efter följande dubbla mål:

- att utveckla en tydlig och gemensam förståelse av de nya regler som införts genom mobilitetspaket I när det gäller utstationering av förare, och

---

<sup>1</sup> Rörlighetspaket I består av två förordningar (EU) 2020/1054, (EU) 2020/1055 och ett direktiv (EU) 2020/1057.

<sup>2</sup> I denna vägledning bör begreppet "verkställighet" förstås som kontroll av efterlevnaden. Fastställandet av sanktioner och deras verkställande ligger utanför tillämpningsområdet för detta dokument. Vid överträdelse ska sanktioner tillämpas i enlighet med nationell lagstiftning, med beaktande av EU:s principer om proportionalitet, effektivitet och avskräckande verkan.

<sup>3</sup> Direktiv 2020/1057 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71 och direktiv 2014/67 för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22 vad gäller tillsyns krav och förordning 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

- att ge vägledning till tillsynsmyndigheterna om hur de ska kontrollera reglerna för utstationering.

Denna vägledning är resultatet av diskussioner med medlemmarna i en fokusgrupp som inrättades enligt TRACE 2 om utstationering av förare. I gruppen ingick nationella transportmyndigheter och arbetsmarknadens parter med bakgrund inom tillsyn.

I den första delen av detta dokument beskrivs de materiella reglerna: *lex specialis* och hur den ska läsas tillsammans med relaterade rättsliga instrument. Baserat på denna förståelse försöker den andra delen identifiera viktiga utmaningar för genomförandet och bästa praxis för att hantera dem. En detaljerad förklaring av *lex specialis* i förhållande till passagerar- och godstransporter finns i bilagorna 1 respektive 2. Bakgrundsinformation om tillämplig lag för anställningsavtal finns i bilaga 3.



## 2. Förståelse av reglerna

### 2.1 Samspelet mellan *lex specialis* och relaterade EU-regler

En utstationerad arbetstagare är "en arbetstagare som under en begränsad period utför sitt arbete inom en annan medlemsstats territorium än den stat där han normalt arbetar"<sup>7</sup>. En utstationeringssituation innebär således att det finns ett stabilt anställningsförhållande i en medlemsstat som arbetstagaren förväntas återvända till efter att utstationeringsperioden i en annan medlemsstat har avslutats. Utstationeringsdeklarationer enligt direktiv 2020/1057 måste innehålla information om vilken lag som är tillämplig på anställningsavtalet. Bakgrundsinformation om hur man fastställer vilken lag som är tillämplig på anställningsavtal med hänsyn till förarnas vanliga arbetsplats finns i bilaga 3 till denna vägledning.

I direktivet om utstationerade arbetstagare anges en rad grundläggande arbets- och anställningsvillkor i lag och/eller kollektivavtal som ska gälla för föraren under utstationeringssituationen.

Som det beskrivs i följande avsnitt 2.2 Vägtransportverksamhet - i eller utanför utstationering? definieras i *lex specialis* de typer av vägtransporter som utlöser tillämpning av utstationeringsdirektivet och de som inte gör det, beroende på graden av anknytning som antas finnas till värdmedlemsstatens territorium. Enligt skäl 9 i *lex specialis* är den viktigaste principen för att fastställa en utstationeringssituation att det finns en tillräcklig koppling mellan föraren och den tjänst som tillhandahålls och en värdmedlemsstats territorium.

Tillämpningsdirektivet om utstationering som antogs 2014 syftar till att stärka den praktiska tillämpningen av utstationeringsreglerna genom att ta upp frågor om bedrägeri, kringgående av regler, inspektion och övervakning, underentreprenad och informationsutbyte mellan medlemsstaterna. I tillämpningsdirektivet specificeras administrativa krav och kontrollåtgärder. Enligt tillämpningsdirektivet får medlemsstaterna också införa ytterligare krav och åtgärder när de är motiverade och proportionerliga. Detta är förbjudet enligt direktiv (EU) 2020/1057, som innehåller en sluten och harmoniserad förteckning över administrativa krav för kontroll av efterlevnaden av förarnas regler om utstationering. I avsnitt 3 i denna vägledning ges en övergripande beskrivning av dessa specifika tillsynsregler.

*Lex specialis* tar inte upp de särskilda situationerna för utstationerade arbetstagare som är anställda av bemanningsföretag<sup>8</sup>. Förare från bemanningsföretag omfattas därför av direktivet om utstationerade arbetstagare när de utför gränsöverskridande uppgifter.

På samma sätt tar *lex specialis* inte upp situationen med företagsinterna överföringar, dvs. förare som utstationeras till ett dotterbolag eller en anläggning som ägs av väghållaren. Även sådana arrangemang omfattas helt av direktivet om utstationerade arbetstagare.

---

<sup>7</sup> Artikel 2.1 i direktiv 96/71

<sup>8</sup> Artikel 1.2 i direktiv 2020/1057

### I korthet

- Utsänd arbetstagare är en arbetstagare som under en begränsad period utför sitt arbete inom en annan medlemsstats territorium än den stat där han eller hon normalt arbetar.
- **Medan utstationeringsdirektivet och dess tillämpningsdirektiv innehåller de allmänna reglerna för "utstationering av arbetstagare" inom alla sektorer, inklusive vägtransportsektorn, innehåller *lex specialis* särskilda regler för "utstationering av förare" inom vägtransportsektorn.**

## 2.2 Vägtransportverksamhet - i eller utanför utstationering?

*Lex specialis* innehåller en uppsättning särskilda regler för transportverksamhet med avseende på gods och passagerare. I följande punkter ges en översikt över tillämpliga regler. Exempel på komplexa transporter och tillhörande förklaringar finns i *bilagorna 1* och *2*.

Det är viktigt att notera att förare som är egenföretagare, förare som anlitas genom bemanningsföretag och personer som är föremål för företagsintern förflyttning inte omfattas av *lex specialis*. De regler som gäller för dessa särskilda kategorier beskrivs i *avsnitt 2.4 - Särskilda fall*.

### 2.2.1 Regler för godstransporter

I *lex specialis* görs åtskillnad mellan olika typer av transportverksamhet när det gäller godstransport: cabotage, icke-bilateral internationell verksamhet, bilateral internationell verksamhet, bilateral internationell verksamhet med begränsad ytterligare verksamhet, inledande/slutlig vägsträcka för kombinerad transport och transitering.

A. Förare anses vara utstationerade när de utför följande åtgärder:

#### 2.2.1.1 Cabotage

Med cabotagetrafik avses inrikes trafik för annans räkning som tillfälligt utförs på en medlemsstats territorium av ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat. Cabotage avser utländska transportföretag som, i stället för att återvända tomma efter en internationell resa, hämtar och levererar ytterligare en last i värdlandet innan de återvänder till gränsen.

➤ *Förare som utför cabotagetransporter betraktas alltid som utstationerade arbetstagare.*

#### 2.2.1.2 Icke bilaterala internationella transporter

Dessa transaktioner kallas i *lex specialis* för "icke bilaterala internationella transporter"<sup>9</sup> eller, med andra ord, för "cross trade operations"<sup>10</sup>.

Exempel på icke-bilaterala/gränsöverskridande transaktioner som omfattas av utstationeringens omfattning är följande

- Internationell transport mellan två medlemsstater, varav ingen är väghållarens etableringsland.
  - Flera lastnings- och/eller lossningsoperationer utförs i samband med en internationell transport (dvs. mer än vad som är tillåtet enligt 1+1- och 0+2-reglerna).
- *Förare som utför icke-bilaterala internationella transporter betraktas som utstationerade arbetstagare.*

B. Förare anses inte vara utstationerade när de utför följande arbetsmoment:

### **2.2.1.3 Internationella bilaterala transaktioner**

En internationell bilateral transaktion omfattar transport av varor på grundval av ett transportavtal mellan den medlemsstat där transportföretaget är etablerat och ett annat land (en EU-medlemsstat eller ett tredjeland).

- *Förare som utför internationell bilateral trafik betraktas inte som utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.1.4 Bilaterala transaktioner + en aktivitet för lastning och/eller lossning i medlemsstater som passeras (1+1)**

Den operation som avses med 1+1 operation förstås som en bilateral operation under vilken en begränsad ytterligare aktivitet med lastning och/eller lossning äger rum. "Och/eller" innebär att det kan förekomma antingen en lastning eller en lossning, men också en lastning och en lossning under en bilateral resa. Om det sker en lastning och en lossning får dessa två aktiviteter inte äga rum i samma medlemsstat (detta skulle utgöra cabotage).

- *Förare som utför 1+1-operationer betraktas inte som utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.1.5 Bilaterala operationer + två aktiviteter för lastning och/eller lossning under returrenan (0+2)**

En 0+2-operation skall förstås som en bilateral returoperation under vilken två ytterligare aktiviteter för lastning och/eller lossning äger rum. Det kan endast finnas en 0+2 om ingen ytterligare aktivitet har utförts under den utgående resan.

---

<sup>9</sup> Skäl 13

<sup>10</sup> Europeiska kommissionen (2022), *Frågor och svar om utstationering av förare enligt direktiv 2020/1057 i samband med transport av varor.*

- *Förare som utför 0+2 bilaterala operationer betraktas inte som utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.1.6 Transit**

Med transitering avses förflyttning genom en medlemsstats territorium utan någon form av lastning eller lossning. Enligt skäl 11 i *lex specialis* innebär transiteringar inte att det finns ett betydande samband mellan förarens verksamhet och den medlemsstat som transiteras. Detta skulle till exempel innebära stopp av hygieniska skäl.

- *Förare som transiterar genom medlemsstaterna betraktas inte som utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.1.7 Den inledande eller avslutande vägsträckan för en kombinerad transport**

Förare som utför en inledande eller avslutande vägsträcka som i sig består av en internationell bilateral operation betraktas inte som utstationerade arbetstagare.

Omvänt gäller att förare som utför en inledande eller avslutande vägsträcka som i sig består av en icke-bilateral operation är utstationerade förare.

### **2.2.1.8 Övrig verksamhet**

Med olastade resor avses tomkörningar, utan gods ombord på fordonet, och som utförs i samband med en lastad resa<sup>11</sup>. Kommissionens expertgrupp har med stöd av kommissionens rättstjänst utarbetat ett dokument med frågor och svar i syfte att klargöra hur *lex specialis* ska förstås (se *bilaga 1*).

Enligt frågorna och svaren omfattar de regler som är tillämpliga på en resa med last även den anslutande resan utan last. Till exempel skulle en resa utan last efter en cabotagetransport eller en icke-bilateral internationell resa utgöra en utstationeringssituation. Omvänt skulle en resa utan last efter en bilateral åtgärd inte vara utstationering.

### **2.2.1.9 Översikt**

Baserat på förklaringen ovan ger följande tabell en översikt över de transportverksamheter som antingen omfattas eller inte omfattas av utstationeringsreglerna. Mer detaljerade förklaringar, inklusive kriterier för identifiering av relevanta verksamheter och exempel, finns i bilagan.

---

<sup>11</sup> Artikel 2.2 i förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

Typ av verksamhet	I utstationering	Utan postering
Cabotage	✓	
Bilateral operation		✓
Bilateral drift + en aktivitet för lastning och/eller lossning (1+1)		✓
Bilateral drift + två aktiviteter för lastning och/eller lossning under returresan (0+2)		✓
Bilateral operation som en del av ett inledande eller avslutande vägvagnsnitt av en kombinerad operation		✓
Icke bilateral operation som en del av ett inledande eller avslutande vägvagnsnitt av en kombinerad operation	✓	
Transit		✓
Gränsöverskridande/icke bilaterala transaktioner	✓	

Tabell 1 - Regler för godstransporter - en översikt

### 2.2.2 Regler för transport av passagerare

I *lex specialis* görs åtskillnad mellan följande transporter av passagerare: cabotage, icke-bilateral internationell trafik, bilateral internationell trafik, icke-bilateral internationell trafik

med begränsad kompletterande verksamhet, inledande/avslutande vägsträcka för kombinerad transport och transitering. En förenklad förklaring av de regler som gäller för passagerartransporter finns i bilagorna.

A. Förare anses vara utstationerade när de utför följande åtgärder:

### 2.2.2.1 Cabotage

*Med cabotage* avses trafik som tillfälligt utförs i en medlemsstat av en operatör som är etablerad i en annan medlemsstat. *Cabotage* kan bestå av antingen

- Passagerartrafik på nationell väg för yrkesmässig trafik, så länge den är tillfällig, eller
- Upptagning och avsättning av passagerare inom samma medlemsstat i samband med internationell trafik, så länge detta inte är det huvudsakliga syftet med trafiken.

Man måste skilja mellan cabotage och lokala utflykter. Cabotage innebär att olika grupper av passagerare tas upp och släpps av i värdmedlemsstaten. Lokala utflykter innebär däremot att man reser med samma grupp av passagerare som också återvänder till sitt hemland med samma fordon eller ett annat fordon från samma transportföretag.

➤ *Förare som utför cabotagetransporter betraktas som utstationerade arbetstagare.*

### 2.2.2.2 Icke bilaterala internationella transporter

Dessa transaktioner betecknas i *lex specialis* som "*icke bilaterala internationella transporter*"<sup>12</sup> och av Europeiska kommissionen som "*cross-trade transaktioner*"<sup>13</sup>.

En icke-bilateral insats som omfattas av utstationering omfattar:

- Upptagning och avsättning av passagerare mellan två medlemsstater, varav ingen är operatörens etableringsland.
- Lokala utflykter för samma grupp av passagerare i den mån dessa utflykter inte föregås av en internationell transport från etableringsmedlemsstaten.

➤ *Förare som utför internationell bilateral trafik betraktas som utstationerade arbetstagare.*

B. Förare anses inte vara utstationerade när de utför följande arbetsmoment

---

<sup>12</sup> Skäl 13

<sup>13</sup> Europeiska kommissionen (2022), *Frågor och svar om utstationering av förare enligt direktiv 2020/1057 i samband med transport av passagerare.*

### **2.2.2.3 Bilateral transport i tillfällig internationell trafik eller regelbunden transport av passagerare**

Bilateral transport av passagerare kan bestå av:

- tar upp passagerare i den medlemsstat där operatören är etablerad och sätter av dem i ett annat land, eller vice versa, eller
- Upptagning och avsättning av passagerare i den medlemsstat där operatören är etablerad i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

För att räknas som bilateral transport måste den lokala utflykten: i) vara avsedd för utländska passagerare, ii) föregås av en internationell transport med samma passagerare, iii) ske i samma fordon eller i ett annat fordon från samma transportföretag<sup>14</sup>.

- *Förare som utför internationell bilateral trafik betraktas inte som utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.2.4 En bilateral operation + en aktivitet för att ta upp och/eller släppa av passagerare i medlemsstater med överfart**

Denna operation förstås som en bilateral operation under vilken ytterligare en aktivitet för att plocka upp och/eller sätta av passagerare äger rum. "Och/eller" innebär att det antingen kan vara en upptagning eller en avsättning, men också en upptagning och en avsättning. I det senare fallet får dessa två aktiviteter inte äga rum i samma medlemsstat (detta skulle utgöra cabotage).

- *Förare som utför bilaterala operationer med en ytterligare aktivitet betraktas inte som utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.2.5 Transit**

Med transitering avses förflyttning genom en medlemsstats territorium utan att passagerare tas upp eller släpps av.

- *Förare som transiterar genom medlemsstaterna är inte utstationerade arbetstagare.*

### **2.2.2.6 Den inledande eller avslutande vägsträckan för en kombinerad transport**

Förare som utför en inledande eller avslutande vägsträcka som i sig består av en internationell bilateral operation betraktas inte som utstationerade arbetstagare.

Omvänt gäller att förare som utför en inledande eller avslutande sträcka som i sig består av en icke-bilateral operation är utstationerade förare.

---

<sup>14</sup> Artikel 13 i förordning 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning 561/2006.

### 2.2.2.7 Övrig verksamhet

En annan typ av vägtransport är resa utan passagerare. Enligt Q&As<sup>15</sup> omfattar de regler som är tillämpliga på en resa utan passagerare även den anslutande resan. Till exempel skulle en resa som följer på en cabotagetransport eller en icke-bilateral internationell resa utgöra en utstationeringssituation. Omvänt skulle en resa utan passagerare efter en bilateral operation inte vara utstationering.

### 2.2.2.8 Översikt

Typ av verksamhet	I utstationering	Utan postering
Cabotage	✓	
Lokal utflykt utan utresa	✓	
Bilateral transport med eller utan lokal utflykt		✓
Bilateral transport + 1 aktivitet för att ta upp och/eller släppa av passagerare		✓
Bilateral operation som en del av en inledande/avslutande delsträcka av en kombinerad operation		✓
Icke bilateral operation som en del av en inledande/avslutande delsträcka av en kombinerad operation	✓	
Transit		✓

Tabell 2 - Översikt över lex specialis i fråga om transport av passagerare

#### I korthet

<sup>15</sup> Europeiska kommissionen (2022), *Frågor och svar om utstationering av förare enligt direktiv 2020/1057 i samband med transport av passagerare.*



- Vid vägtransporter beror det på graden av anknytning till värdmedlemsstatens territorium om en förare är utstationerad eller inte. I *lex specialis* görs en åtskillnad mellan de typer av transporter för vilka utstationeringsreglerna bör gälla och de för vilka utstationeringsreglerna inte bör gälla.
- **För transport av varor** - "*Cabotage*", "*icke bilateral transport som en del av en inledande eller avslutande vägsträcka i en kombinerad transport*" och "*korshandel/icke bilateral transport*" omfattas av utstationering.
- **För transport av passagerare** - "*Cabotage*", "*lokal utflykt utan utgående resa*" och "*icke bilateral trafik som en del av en inledande/avslutande vägsträcka i kombinerad trafik*" omfattas av utstationering.
- Ytterligare detaljerade beskrivningar av de olika transportuppläggen finns i *bilagorna 1* och *2*. I *bilaga 3* erinras om de regler som avgör vilken lag som är tillämplig på ett anställningsförhållande.

## 2.3 På eller utanför utstationering - tillämpliga arbets- och anställningsvillkor

De vägtransporter som inte utgör en utstationeringssituation regleras endast av den arbetsrätt som är tillämplig på anställningsavtalet. Såsom beskrivs närmare i bilaga 3 till denna vägledning avgör Rom I-förordningen vilken nationell lag som är tillämplig på anställningsförhållandet. I princip ska en lagvalsklausul i anställningsavtalet ange vilken lag som är tillämplig. Denna lag anges i utstationeringsdeklarationen på rad c.7 (se Box 3 - Exempel på en deklaration om utstationering). Om det inte finns något sådant uttryckligt lagval gäller förarens vanliga arbetsort för anställningsavtalet. I vilket fall som helst kan ett lagval inte avvika från de tvingande bestämmelserna om förarens vanliga arbetsort.

Om vägtransporten utgör en utstationeringssituation är värdmedlemsstaten skyldig att tillämpa en grundläggande förteckning över arbetsregler på utstationerade förare under deras uppdragstid, utöver den lag som är tillämplig på det specifika anställningsavtalet.

Den kärna av regler som måste garanteras av värdmedlemsstaten omfattar väsentliga aspekter av ett anställningsförhållande, inklusive lön, arbetstid, hälsa och säkerhet samt ersättningar (se Box 1 - Utstationering - tillämpliga villkor enligt värdlandets standarder).

I följande punkter behandlas begreppen lön och traktamenten, som är viktiga delar av ersättningspaketet för utstationerade arbetstagare, och överväganden som rör varaktigheten av en utstationeringssituation.

- Maximala arbetsperioder och minimala viloperioder
- Minsta betalda årliga semester
- Ersättning
- Villkoren för uthyrning av arbetstagare, särskilt genom företag för tillfällig anställning
- Hälsa och säkerhet

- Skyddsåtgärder för gravida kvinnor och unga mödrar
- Likabehandling av män och kvinnor och andra bestämmelser om icke-diskriminering
- Villkoren för arbetstagarnas boende när de tillhandahålls av arbetsgivaren på annan plats än deras ordinarie arbetsplats
- Ersättning eller återbetalning av utgifter för resor, kost och logi.

*Box 1 - Utstationering - tillämpliga villkor enligt värdlandets standarder*

### 2.3.1 Löner och ersättningar

I direktivet om utstationerade arbetstagare fastställs principen om lika ersättning för utstationerade och lokala förare. Ersättningens beståndsdelar fastställs uteslutande av värdmedlemsstaten.

Vid beräkning och jämförelse av det belopp som föraren har rätt till med det belopp som faktiskt betalats ut, bör hänsyn tas till det totala bruttobeloppet av ersättningen<sup>16</sup>.

För att säkerställa öppenhet bör alla delar av ersättningen identifieras tillräckligt detaljerat i den relevanta dokumentationen. "Utstationeringsspecifika" ersättningar<sup>17</sup> kan utgöra en viktig del av de belopp som ska betalas till den utstationerade arbetstagaren.

#### 2.3.1.1 Beräkning av ersättning: ersättningar som ska betraktas som en del av ersättningen.

Ersättningar, såsom dagtraktamenten för arbete utomlands, vars belopp varierar beroende på hur länge arbetstagaren är utstationerad, eller för transport av vissa typer av gods, som **inte** betalas ut som ersättning för faktiska utgifter på grund av utstationeringen, såsom utgifter för resa, kost och logi, bör anses utgöra en del av ersättningen<sup>18</sup>. Sådana ersättningar bör därför beaktas vid jämförelsen av bruttolönebeloppen<sup>19</sup>.

#### 2.3.1.2 Beräkning av ersättning: tillägg som inte ingår i ersättningen.

Ersättningar som är specifika för tjänsten ska inte betraktas som en del av lönen om de betalas ut som ersättning för utgifter som faktiskt uppkommit på grund av tjänsten, t.ex. kostnader för resa, kost och logi. Dessa kostnader måste betalas av arbetsgivaren utöver ersättningen. Dessa utgifter kan därför inte dras av från den ersättning som betalas till arbetstagaren<sup>20</sup>. I utstationeringsdirektivet uttrycks principen att arbetsgivaren ska stå för dessa utgifter i enlighet med den nationella lagstiftning och/eller praxis som är tillämplig på anställningsförhållandet.

Om det i de anställningsvillkor som är tillämpliga på anställningsförhållandet inte fastställs om och i så fall vilka delar av den särskilda ersättningen för utstationering som betalas ut som

<sup>16</sup> Skäl 18 i direktiv 2018/957 om ändring av direktiv 96/71 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

<sup>17</sup> Skälen 19 och 20 i direktiv 2018/957 om ändring av direktiv 96/71 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidped av den 8 juli 2021.

<sup>19</sup> Skäl 18 i direktiv 2018/957.

<sup>20</sup> Skälen 18 och 19 samt artikel 1.2 c i direktiv 2018/957 om ändring av direktiv 96/71 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

ersättning för utgifter som faktiskt uppkommit på grund av utstationering eller vilka som är en del av lönen, ska hela ersättningen anses vara utbetald som ersättning för utgifter<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Ersättningar eller kostnadsersättningar för att täcka kostnader för resa, kost och logi för arbetstagare som av yrkesmässiga skäl är borta från hemmet under utstationeringsperioden i värdmedlemsstaten**

En utstationerad arbetstagare som under utstationeringsuppdraget måste resa till och från den ordinarie arbetsplatsen i värdmedlemsstaten, eller som tillfälligt skickas av arbetsgivaren från den ordinarie arbetsplatsen till en annan arbetsplats i värdmedlemsstaten, har rätt till alla ersättningar eller kostnadsersättningar för att täcka kostnader för resa, kost och logi för arbetstagare som är borta från hemmet av yrkesmässiga skäl, i den mån detta föreskrivs för nationella arbetstagare, i värdmedlemsstaten<sup>22</sup>. Detta innebär att denna bestämmelse gäller för utstationerade arbetstagare i den mån den finns för nationella arbetstagare i värdmedlemsstaten. Om en sådan bestämmelse finns i värdmedlemsstaterna måste ersättningen för dessa utgifter således läggas till ersättningen, såsom förklaras i avsnitt 2.3.1.2 ovan.

*ANM:* I princip gäller de ersättningar som anges i avsnitt **2.3.1.3** för utstationerade förare som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2020/1057. I de flesta fall kan dock situationer där dessa förare skulle kunna dra nytta av dessa ersättningar endast uppstå undantagsvis.

## **2.3.2 Beräkning av utstationeringens varaktighet**

I *lex specialis* klargörs att vid beräkning av varaktigheten av en utstationeringssituation bör utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten för att utföra en internationell gods- eller persontransport<sup>23</sup>. I *lex specialis* anges dock inte från vilken tidpunkt en utstationeringsperiod ska anses börja.

Kommissionens expertgrupp, med stöd av EU-kommissionens rättstjänst, har tagit fram ett dokument med frågor och svar som ger vägledning om när utstationeringssituationer inleds i specifika situationer. Tabellerna i bilagorna 1 och 2 (som ger en förenklad förklaring av reglerna, förklarar vilka åtgärder som omfattas respektive inte omfattas av *lex specialis* samt när en utstationering börjar och slutar) bygger på detta dokument med frågor och svar.

### **I korthet**

Tillämpliga anställningsvillkor kan inte alltid fastställas vid vägkontroller. Vägkontroller kan dock vara användbara för att identifiera sakliga avvikelser, som sedan kan ligga till grund för ytterligare kontroller.

<sup>21</sup> Skäl 20 och artikel 3. 7 i direktiv 96/71.

<sup>22</sup> Europeiska kommissionen (2019), *Praktisk vägledning om utstationering*, s.24

<sup>23</sup> Artikel 1.8

## 2.4 Andra fall

### 2.4.1 Förare som anställts via bemanningsföretag

De särskilda reglerna om utstationering av förare i *lex specialis* gäller endast förare som är direkt anställda av ett företag som utstationerar förarna till en annan medlemsstat för företagets räkning och under dess ledning<sup>24</sup>. Förare som hyrs in av bemanningsföretag omfattas inte av *lex specialis*. De omfattas därför i princip av direktivet om utstationerade arbetstagare när de utför gränsöverskridande transporter.

Exempel: Ett bemanningsföretag hyr ut en förare till en spansk företagare för att leverera en full lastbil med varor från Spanien till Portugal. Lastbilen tillhör den spanska operatören, men föraren är direkt anställd av bemanningsföretaget. *Lex specialis* är inte tillämplig och hela resan omfattas av utstationeringsdirektivet.

### 2.4.2 Överföring inom företaget

*Lex specialis* gäller inte förare som av sin arbetsgivare har utsetts att arbeta för en enhet som är belägen i en annan medlemsstat men som tillhör samma företagsgrupp. Dessa situationer regleras uteslutande av direktivet om utstationerade arbetstagare.

Exempel: Ett slovakiskt dotterbolag överlåter sina förare till huvudkontoret i Nederländerna. Den slovakiska arbetsgivaren och det nederländska användarföretaget tillhör båda samma företagsgrupp. *Lex specialis* är inte tillämplig och denna situation regleras av direktivet om utstationerade arbetstagare.

### 2.4.3 Transaktioner med tredjeländer

I direktivet om utstationerade arbetstagare anges att operatörer från länder utanför EU inte får ges en mer gynnsam behandling än EU-företag<sup>25</sup>. Nationell lagstiftning och/eller ett bilateralt avtal mellan en enskild medlemsstat och ett tredje land kan ge operatörer från tredje land tillstånd att bedriva verksamhet på den medlemsstatens territorium. Varken *lex specialis* eller direktivet om utstationerade arbetstagare kommer att gälla i sådana fall. Tillämpningen av båda instrumenten kräver i själva verket att operatören är etablerad i en EU-medlemsstat. De villkor som gäller för tredjelandsoperatören kommer att styras av innehållet i det bilaterala avtalet och/eller av nationell lagstiftning. Nationell lagstiftning kan också innebära administrativa krav på tredjelandsoperatörer (t.ex. att lämna in en deklARATION om utstationering via nationella system).

---

<sup>24</sup> Se artikel 1.2 i direktiv 2020/1057 och artikel 1.3a i direktiv 96/71.

<sup>25</sup> Artikel 1.4 i direktivet om utstationerade arbetstagare.

Det kan också vara så att ett EU-baserat företag rekryterar förare från tredje land för att utföra uppgifter inom unionen. I sådana fall har arbetstagarens nationalitet inte någon inverkan på de tillämpliga anställningsvillkoren. Från och med den tidpunkt då föraren från tredjeland har laglig rätt att utföra arbete i unionen gäller de regler som beskrivs i denna vägledning utan någon diskriminering på grund av att föraren är anställd av ett företag som är etablerat i EU.

#### 2.4.4 Förare som är egenföretagare

*Lex specialis* och direktivet om utstationering av arbetstagare gäller endast arbetstagare. En egenföretagare bör betraktas som en oberoende uppdragstagare, som inte omfattas av utstationeringsreglernas skydd och vars frihet att välja tillämpliga rättsliga system är av största vikt.

Operatörer kan missbruka falskt egenföretagande för att kringgå sitt ansvar som arbetsgivare. Särskild uppmärksamhet bör därför ägnas åt att säkerställa att den förare som är egenföretagare verkligen är en oberoende uppdragstagare.

Tillämpningsdirektivet om utstationering kräver att offentliga myndigheter, genom användning av IMI, bedömer relevanta fakta utöver det formella arrangemang som överenskommits mellan parterna, inklusive arbetets utförande, underordning och arbetstagarens ersättning<sup>26</sup>.

EU-domstolen anser också att en uppsättning "*objektiva kriterier*" bör avgöra om en egenföretagare enligt nationell lagstiftning kan behandlas som en anställd vid tillämpningen av EU-rätten.

Enligt domstolen är ett väsentligt kännetecken för ett anställningsförhållande att en person under en viss tid utför tjänster för och under ledning av en annan person i utbyte mot att han erhåller ersättning<sup>27</sup>.

Det är nu väletablerad praxis att den europeiska domaren tittar på följande egenskaper:

- Autonomi, särskilt när det gäller friheten att välja tid, plats och innehåll för sitt arbete.
- Huruvida arbetstagaren delar arbetsgivarens kommersiella risker.
- Om arbetstagaren utgör en integrerad del av arbetsgivarens verksamhet eller om han utför uppgifter för flera uppdragsgivare.

##### **I korthet**

- *Lex specialis* gäller endast förare som är direkt anställda av ett företag som utstationerar förarna till en annan medlemsstat för företagets räkning och under dess ledning. Förare som anlitas av bemanningsföretag omfattas av utstationeringsdirektivet. Förare som utför uppgifter i en annan medlemsstat som en del av företagsinterna överföringar omfattas också av utstationeringsdirektivet.

<sup>26</sup> Artikel 4.5 i direktiv 2014/64

<sup>27</sup> Se till exempel *FNV Kunst C-413/13*, 4.12.2014, punkt 34.

- De villkor som gäller för operatörer från tredje land (länder utanför EU) kommer att regleras av innehållet i nationell lagstiftning och/eller bilaterala avtal som undertecknats med det tredje landet (länder utanför EU). Tredjelandsooperatörer får dock inte ges mer gynnsamma villkor än EU-operatörer.
- När det gäller EU-operatörer är förarens nationalitet inte relevant. Det faktum att en förare från tredje land lagligen arbetar på EU:s territorium innebär att han/hon omfattas av EU:s lagstiftning.
- *Lex specialis* och utstationeringsdirektivet gäller endast för anställda. Tillsynsmyndigheterna bör dock vara särskilt uppmärksamma när förare hävdar att de är egenföretagare och kontrollera att "*egenföretagande*" inte används för att kringgå skyldigheter enligt *lex specialis* eller utstationeringsdirektivet. Några faktorer som kan tyda på ett anställningsförhållande i beroendeställning är förarens autonomi, om föraren delar arbetsgivarens kommersiella risker och om föraren utför uppgifter åt flera uppdragsgivare.

### 3. Tillämpning av reglerna

I denna del av dokumentet presenteras rekommendationer för vägkontroller och systemkontroller av information om den inre marknaden (IMI). Det föreslås att en kontinuitet bör säkerställas mellan vägkontroller och IMI-kontroller så att utstationeringssituationer och misstankar om missbruk som upptäcks vid en vägkontroll därefter undersöks mer ingående. Misstankar om missbruk kan ta formen av "röda flaggor" som kontrollanterna vid vägkontroller kan kommunicera till de kollegor som ansvarar för IMI-kontrollerna.

IMI-kontroller bör också äga rum i avsaknad av vägkontroller. Med tanke på det stora antal deklarerationer om utstationering som varje månad registreras i IMI-systemet föreslås i denna vägledning en liknande filtreringsmetod - baserad på samma varningssignaler - för att effektivt rikta in kontrollerna.

#### 3.1 Administrativa regler och kontrollåtgärder

I *lex specialis* föreskrivs följande administrativa regler och kontrollåtgärder för tillämpningen av reglerna om affischering vid vägkontroller, IMI-kontroller och kontroller i lokaler:

- Senast när utstationeringen inleds måste väghållarna lämna in en utstationeringsdeklaration som innehåller viktig information om föraren och utstationeringen. Denna deklaration lämnas in via portalen för deklaration om utstationering inom vägtransportsektorn (nedan kallad "RTPD")<sup>28</sup>. RTPD är ett flerspråkigt offentligt gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (nedan kallat "IMI").
- Under utstationering kan vägkontroller förekomma. Vägkontrollanterna kan endast begära tre dokument för att kontrollera att reglerna för utstationering följs: en kopia av den deklaration om utstationering som lämnats in i RTPD, fraktsedlar eller motsvarande bevis samt färdskrivarregister. Vägkontrollanter har tillgång till ett verktyg för "skanning på väg" som gör det möjligt för dem att kontrollera giltigheten hos utstationeringsdeklarationen. I följande *avsnitt 3.2* ges några tips om hur man använder detta verktyg och den information som finns i dessa dokument.
- Efter postningsperioden kan de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten besluta att begära ytterligare information. Operatören har 8 veckor på sig att uppfylla dessa krav på ytterligare dokument, som ska lämnas in via RTPD. I följande *avsnitt 3.3* behandlas dessa IMI-inspektioner mer ingående. Om en vägkontroll har visat på en utstationeringssituation som operatören inte har deklarerat i RTPD, bör tillsynsmyndigheterna använda den allmänna modulen för utstationering av arbetstagare för att begära ytterligare information. Den vägtransportmodul som används för att bedöma etableringsvillkoren kan också återopas.
- Om operatören efter åtta veckor underlåter att tillmötesgå begäran om ytterligare information får värdmedlemsstaten begära bistånd från de behöriga myndigheterna i

---

<sup>28</sup> RTDP finns tillgänglig på denna webbplats: [Vägtransporter - Deklaration om utstationering](#).

operatörens etableringsland. För detta ändamål ska myndigheterna i den hemmedlemsstaten ha tillgång till den deklARATION och annan information som operatören lämnat in om RTPD. Ytterligare principer för ömsesidigt bistånd mellan värdmedlemsstaten och etableringsmedlemsstaten fastställs i tillämpningsdirektivet om utstationering i syfte att underlätta genomförandet, tillämpningen och efterlevnaden av utstationeringsregler<sup>29</sup>. Samarbetet mellan olika myndigheter beskrivs i *avsnitt 3.4*.

### Sammanfattningsvis

Det finns tre huvudsakliga verktyg för att kontrollera utstationering av förare på väg:

1. Ett offentligt gränssnitt (RTPD-portal) - avsett för företag
  2. En "Scan on the road"-applikation - för användning av myndigheter vid vägkanten
  3. IMI (Internal Market Information System) - för användning av myndigheter
- Företagen måste lämna in standardiserade anmälningar om utstationering via det offentliga gränssnittet senast när utstationeringen inleds.
  - Myndigheter vid vägkanten (i värdmedlemsstater) kontrollerar deklARATIONER om utstationering genom att skanna QR-koden för deklARATIONEN om utstationering. De kan också begära ett begränsat antal dokument.
  - Myndigheter med ansvar för IMI-kontroll i värdmedlemsstater kan begära ytterligare dokument direkt från företaget (inklusive färdskrivarregister, lönespecifikationer, anställningsavtal).
  - Myndigheter med ansvar för IMI-kontroll i hemmedlemsstater kan få begäran om bistånd från myndigheter i värdmedlemsstater när företaget inte samarbetar med värdmyndigheterna.
  - Ömsesidiga kommunikationskanaler bör upprättas mellan alla nationella myndigheter i syfte att säkerställa en målinriktad och effektiv tillämpning.

Aktiva kommunikationskanaler mellan olika nivåer av tillsyn bidrar till att säkerställa en mer målinriktad och effektiv tillsyn.

En kontinuitet mellan vägkontroller och IMI-myndigheter skulle vara till nytta för:

- se till att en misstanke om missbruk som upptäcks vid vägkanten därefter undersöks mer ingående genom lämpliga IMI-kontroller.
- Om en situation med utstationering upptäcks vid en vägkontroll, följ upp kontrollerna för att se till att föraren skyddas på lämpligt sätt av värdlandets normer, inklusive rätt ersättning.

Ett aktivt samarbete mellan vägtransportmyndigheterna och de myndigheter som ansvarar för modulen för utstationering av arbetstagare skulle vara till nytta för

<sup>29</sup> Artiklarna 6 och 7 i direktiv 2014/67 om verkställighet av utstationering.



- Föra register över, och i förekommande fall utreda, vägtransportföretag som saknar deklarerationer om utstationering när det finns misstanke om att verksamheten är utstationering;
- kontrollera vilken lag som är tillämplig på anställningsavtalet (med beaktande av t.ex. den vanliga verksamhetsorten och anställningsstatus).

Behöriga IMI-myndigheter kan verka på nationell, regional eller lokal nivå. IMI omfattar också IMI-samordnare som kan spela en samordnande roll i samband med IMI-arbetsflöden<sup>30</sup>

*Box 2 - Vikten av kommunikationskanaler mellan tillsynsmyndigheter*

## 3.2 Vägkontroller

### 3.2.1 Syfte

När det gäller *lex specialis* är den centrala aspekten av en vägkontroll att fastställa förekomsten av giltiga utstationeringsdeklarerationer i syfte att utlösa och vägleda efterföljande kontrollåtgärder.

Vägkontroller kan också vara viktiga instrument för tidig upptäckt. Om en utstationeringssituation upptäcks vid en vägkontroll kan efterföljande kontroller via IMI-gränssnittet göras för att säkerställa att föraren skyddas på lämpligt sätt av värdlandets normer och att han får rätt ersättning.

Om en vägtransport inte utgör en utstationeringssituation är det möjligt att företaget inte finns med i IMI:s modul för utstationering av vägtransporter. Denna avsaknad av registrering utesluter inte i sig ytterligare IMI-inspektioner genom de allmänna modulerna för utstationering av arbetstagare och etableringsvillkor (se *avsnitt 3.3* nedan).

### 3.2.2 Dokument som bör begäras och vad man ska leta efter

Fram till den 2 februari 2022 tillämpade medlemsstaterna olika regler om administrativa krav och kontrollåtgärder. Med genomförandet av *lex specialis* i nationell lagstiftning kommer en uppsättning åtgärder att tillämpas enhetligt i hela unionen.

Vid vägkontroller kan tillsynsmyndigheterna endast begära in tre typer av dokument för att kontrollera efterlevnaden av reglerna för utstationering:

- en kopia av anmälan om utstationering,
- fraktsedeln eller fraktsedlarna, och
- Färdskrivarregister.

<sup>30</sup> Se *avsnitt 2.3* i [The Internal Market Information \(IMI\) System - Userhandbook - Update 2012 \(europa.eu\)](#)

Företagen är skyldiga att se till att förarna har tillgång till ovanstående dokument och föraren är skyldig att göra dem tillgängliga på begäran av en kontrollant.

### **3.2.2.1 Anmälan om utstationering**

#### *Beskrivning*

För transporter som omfattas av tillämpningsområdet för utstationering enligt *lex specialis* måste väghållarna se till att utstationerade förare har tillgång till en kopia av den anmälan om utstationering som lämnats in via RTPD. Kopian kan antingen vara i pappersversion eller i elektroniskt format.

Alla utstationeringsdeklarationer som skickas in via RTPD genereras med en individuell QR-kod, som vägkontrollanten måste skanna för att kontrollera deklarationens äkthet och giltighet.

Som framgår av *ruta 3* innehåller en fullständig deklaration följande uppgifter:

- Operatörens identitet, åtminstone i form av numret på gemenskapstillståndet, om detta nummer finns tillgängligt.
- Kontaktuppgifter till en transportledare eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten för vidare kommunikation.
- Förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer. RTPD tillåter operatörerna att fylla i ytterligare information. Även om denna information inte är obligatorisk bör vägmyndigheterna kontrollera dessa ytterligare uppgifter om de finns tillgängliga.
- Anställningsavtalets startdatum och den lag som är tillämplig på det.
- Planerat start- och slutdatum för utstationering.
- Motorfordonens registreringsskyltar.
- Oavsett om de transporttjänster som utförs är godstransporter, persontransporter, internationella transporter eller cabotage.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting	Netherlands
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name	xx xx
c.3 Driving licence	xx
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.5 Issuing country	Belgium

### Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number	GH2022
e.6 Country of registration	Belgium
e.7 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Transport Manager Information

f.1 Name	peter greenhorse
f.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number	+32494444444
f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number	+32494444444
g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Box 3 - Exempel på en deklARATION om utstationering

## Syfte

Syftet med en giltig anmälan om utstationering är att säkerställa att företaget och föraren är vederbörligen registrerade i värdlandets register, vilket kan utlösa efterföljande och mer djupgående kontroller. Dessutom kommer en snabb bedömning av informationen i deklARATIONEN att hjälpa vägkontrollanten att bilda sig en uppfattning om eventuellt missbruk eller kringgående av tillämpliga regler för utstationering och relaterade regler. På grundval av detta kan avvikelser och varningssignaler meddelas behöriga IMI-myndigheter för ytterligare kontroller. Som beskrivs i *avsnitt 3.2.3* nedan omfattar de varningssignaler som motiverar mer ingående kontroller frånvarande, ogiltiga eller osammanhängande dokument och en uppenbar diskrepans mellan den vanliga arbetsorten och den lag som är tillämplig på anställningsavtalet.

## Scan på väg

Utstationeringsdeklarationer genereras med en individuell QR-kod, som vägmyndigheter måste kontrollera för att bedöma dokumentets giltighet. Kontrollen görs med hjälp av applikationen "scan on the road". Applikationen finns tillgänglig på alla 24 språk. Applikationen kräver ingen autentisering. Den kan användas på alla mobila enheter med internetuppkoppling och en fungerande kamera.

När QR-koden skannas med applikationen "skanna på vägen" hämtar den mobila enheten från RTPD den deklaration om utstationering som operatören har lämnat in. Vägmyndigheterna kan sedan kontrollera om informationen på den kopia av deklarationen som föraren lämnar in är densamma som den senaste versionen som lämnats in via RTPD.

Vid granskning av bokföringsdeklarationer kan tre situationer uppstå:

- i. All information som visas på den mobila enheten är identisk med den information som visas på den handling som föraren överlämnar. Det kan därför antas att utstationeringsdeklarationen är giltig.
- ii. Den information som visas på den mobila enheten är inte identisk med det dokument som föraren lämnar över. Det dokumentet är sannolikt inaktuellt. Vägmyndigheterna kan på sin enhet se datumet för den senaste uppdateringen av utstationeringsdeklarationen.
- iii. I ansökan klargörs att deklarationen inte kan återfinnas i IMI. Det kan därför antas att den handling som föraren överlämnat är förfalskad.

**En utbildningsmodul för vägkontrollanter kan ses på följande länk:**  
**[https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s.](https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s)**

### **Scanning på väg steg för steg**

Steg 1. Öppna applikationen



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Steg 2. Skanna deklARATIONEN om utstationering



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/20F
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

### Steg 3. Granska deklARATIONEN

- Giltig deklARATION (identisk information som i deklARATIONEN för utstationering)

← Back to scan
i ?

---

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC081, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-08-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE2587454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Utgången deklARATION

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fab6cfecc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:46  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Box 4 Scanning på väg steg för steg



### 3.2.2.2 Fraktsedlar eller motsvarande bevis

#### *Beskrivning*

Föraren måste ha tillgång till bevis på att transporten äger rum i värdmedlemsstaten. Detta kan omfatta dokument som en pappersfraktsedel eller en elektronisk fraktsedel (hädanefter "e-CMR") eller likvärdig bevisning. Denna bevisning måste innehålla information om den inkommande internationella transporten och varje påföljande cabotagettransport som utförs<sup>31</sup>.

#### *Syfte*

Ett av syftena med e-CMR eller fraktsedel i pappersform är att ange vilken typ av transport som äger rum (t.ex. cabotage) och även ange att transporten är äkta (vid cabotage kan fraktsedeln t.ex. ange om det rör sig om en internationell resa och om den inte överskrider det högsta tillåtna beloppet för aktiviteter i värdmedlemsstaten).

Fraktsedeln kan också i hög grad påskynda identifieringen av en utstationeringssituation vid en vägkontroll. Om fraktsedeln t.ex. visar att det rör sig om cabotagettransporter kan man med säkerhet anta att föraren befinner sig i en utstationeringssituation. Om det framgår av fraktsedeln att cabotaget är olagligt utlöses en hel rad andra konsekvenser och ytterligare kontroller<sup>32</sup>. Vid måste dock en förare som utför olagligt cabotage också betraktas som utstationerad.

För mer information om hur fraktsedlar kan vara relevanta för utstationering, se *avsnitt 3.2.4* nedan, som beskriver ett händelseförlopp för hur man använder fraktsedlar för att fastställa utstationeringssituationer.

Sammantaget motiverar förekomsten av en cabotagettransport ett meddelande till de myndigheter som ansvarar för IMI-utredningar så att lämpliga kontroller inleds för att säkerställa att föraren garanteras rätt skyddsnivå under utstationeringsperioden.

### 3.2.2.3 Takografregister

#### *Beskrivning*

Färdskrivarens registreringar utgör också användbara bevis för tillsynsmyndigheterna när de ska kontrollera om transportverksamheten faller inom eller utanför utstationeringens räckvidd. Lokaliseringsuppgifter som registrerats i färdskrivaren (i form av landskoder för de medlemsstater där transporter ägde rum) kan vara mycket användbara för detta ändamål. För

---

<sup>31</sup> Artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg

<sup>32</sup> Sådana kontroller återspeglas inte i detta dokument eftersom detta dokument främst är inriktat på utstationering av förare.

en fullständig beskrivning av de platsdata som registreras med/av de olika generationerna och versionerna av färdskrivaren, se TRACE 2-vägledningen om den smarta färdskrivaren.

### *Syfte*

Även om färdskrivarregistren i första hand är avsedda att säkerställa efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna bör de också användas av väghållaren för att hjälpa denne att fastställa om det föreligger en situation med utstationering. I följande *avsnitt 3.2.4* föreslås en checklista med frågor för att identifiera typen av vägtransport och huruvida föraren bör betraktas som utstationerad eller inte. Frågorna omfattar t.ex. bedömning av när och var verksamheten börjar och slutar. Färdskrivarens registreringar ger de flesta svaren på denna checklista med frågor, inklusive registreringarna av fordonets position under lastning och lossning. Dessa bör introduceras av föraren under körningen.

### **3.2.3 Röda flaggor**

Vägkontrollanter kan bara kontrollera ett begränsat antal dokument och uppgifter och de måste arbeta snabbt - särskilt när de kontrollerar passagerartransporter. De måste också bedöma efterlevnaden av en rad olika bestämmelser och reglerna för affischering är ett tillägg till denna lista.

En effektiv kontroll kräver ofta att mer fullständiga kontroller utförs efter vägtransporten. Den information som samlas in från de tre dokument som anges ovan (dvs. 1) postningsdeklaration, 2) fraktsedlar eller motsvarande bevis, och 3) färdskrivarregister) tillsammans med resultaten av interaktioner med föraren ger viktiga indikationer som kan bidra till att utgöra grunden för efterföljande kontroller med andra myndigheter. Mot bakgrund av detta bör, när så är relevant, en mer djupgående inspektion utföras efter inspektionen av vägtransporten.

Om vägkontroller har visat att det förekommer utstationering är IMI:s undersökningar motiverade för att säkerställa att den utstationerade föraren får rätt ersättning och att han eller hon skyddas av värdlandets tillämpliga normer under utstationeringsperioden.

Vägtrafikanter bör också spela en aktiv roll när det gäller att utlösa mer fullständiga IMI-inspektioner närhelst de misstänker kringgående eller missbruk. När de överlämnar relevant information som samlats in under vägkontroller till de behöriga myndigheterna bör vägkontrollanterna samtidigt flagga för information som motiverar uppföljande inspektioner. Dessa röda flaggor kan uppstå från avsaknaden av en deklARATION (när en utstationeringssituation har upptäckts), ogiltig deklARATION, avvikelser i de dokument som tagits fram under vägkontrollen men också intryck av vägkontrollanten efter interaktion med föraren.

Sammanfattningsvis leder en kontinuitet mellan vägkontroller och IMI-kontroller till en mer målinriktad och effektiv tillämpning. Såsom beskrivs i följande *avsnitt 3.3* bör aktivt samarbete också eftersträvas mellan IMI-myndigheter som ansvarar för vägtransporter och de som sköter den allmänna utstationeringen av moduler för arbetstagare så att varningssignalerna når den lämpligaste myndigheten.

Exempel på varningssignaler är

- Avsaknad av deklARATION om utstationering för en transport som omfattas av utstationering: En deklARATION om utstationering är ett oumbärligt instrument för verkställighetsändamål. Avsaknaden av en sådan bör därför utlösa ytterligare kontroller när kontrollanten har fastställt att transporten är utstationering.
- Ogiltig eller förfalskad deklARATION om utstationering:
  - QR-kod saknas eller är ogiltig.
  - Obligatorisk information saknas i deklARATIONEN.
  - Felaktig information som registrerats i deklARATIONEN.
- Skillnad mellan tillämplig lag på anställningsavtalet och den vanliga arbetsplatsen och/eller förarens hemvist:

En utstationerad arbetstagare är en arbetstagare som under en begränsad period utför uppgifter utanför det land där han eller hon normalt arbetar. Som beskrivs i bilaga 3 kan en stadigvarande arbetsplats förutsättas vara belägen i den medlemsstat från vilken föraren vanligtvis utför en väsentlig del av sitt arbete.

En uppenbar diskrepans mellan å ena sidan den tillämpliga arbetsrätt som anges på rad c.7 i utstationeringsdeklARATIONEN och å andra sidan förarens vanliga arbetsplats bör leda till ytterligare undersökningar genom relevanta IMI-moduler. Behöriga myndigheter kan till exempel begära in anställningsavtalet och/eller andra handlingar för att fastställa om den information som lämnats i utstationeringsdeklARATIONEN är korrekt.

- Överensstämmelse mellan datum för utstationering och datum för anställning  
Vägtjänstemannen kan konstatera att anställningsavtalet började gälla ungefär samma dag som utstationeringssituationen. Detta motiverar ytterligare kontroller av tillämplig arbetsrätt och relaterade utstationeringssituationer<sup>33</sup>.

Startdatum för ett anställningsavtal finns på rad c.6 i utsändningsdeklARATIONEN. Utstationeringsperioden anges på rad a.2. Färdskrivarregistreringen kan också visa att föraren inte är aktiv i det land där arbetsgivaren är etablerad.

- Föraren är egenföretagare eller anställd via ett bemanningsföretag:  
Det är osannolikt att en förare som är egenföretagare har en utsändningsdeklARATION. En varningssignal till behöriga IMI-myndigheter som har tillgång till modulen om utstationering skulle med fördel utlösa efterföljande kontroller för att säkerställa att den förare som är egenföretagare verkligen är en oberoende entreprenör.
- Diskrepans mellan fraktsedel (t.ex. e-CMR) och färdskrivardata.  
En sådan avvikelse skulle uppstå om t.ex. den landskod som visar fordonets position anger ett annat land än det land som anges i fraktsedeln.

---

<sup>33</sup> Se till exempel artikel 4 i genomförandedirektivet 2014/67.

En annan avvikelse kan uppstå om färdskrivaren visar fler operationer än vad som dokumenteras i fraktsedeln. Detta kan vara en indikation på ett kringgående av tillämpliga regler för utstationering.

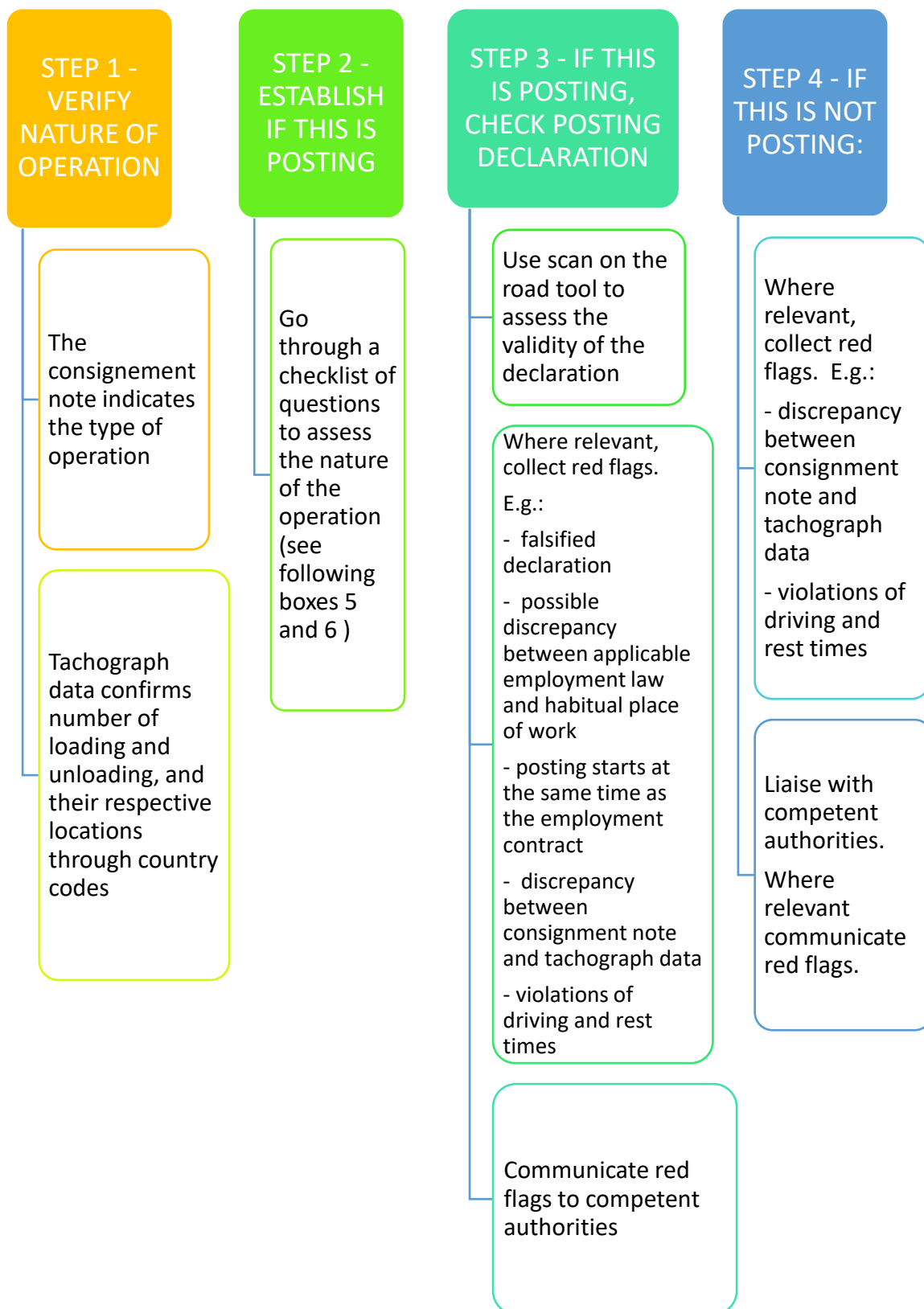
- Överträdelser av kör- och vilotider:  
De uppgifter som samlas in om efterlevnaden av kör- och vilotider kan användas för att välja ut företag för kontroll av utstationeringsregler. Företag med hög riskklassificering kan kontrolleras oftare och mer omfattande.

### **3.2.4 Möjliga sätt att gå tillväga vid vägkontroller: Sekvens och checklista med frågor.**

Följande Figur 1 En stegvis metod för vägkontroller och åtföljande checklistor med frågor (Box 5 och Box 6) ger en steg-för-steg-strategi för vägkontroller. Kontrollanterna på vägsidan bör först kontrollera verksamhetens art, särskilt genom att dubbelkontrollera informationen i fraktsedeln med färdskrivardata. De bör sedan förstå om åtgärden faller inom ramen för utstationering eller inte. För detta ändamål föreslås i ruta 5 (för gods) och ruta 6 (för passagerare) en checklista med frågor som gör det möjligt att snabbt fastställa om transaktionen utgör utstationering eller inte. Om verksamheten utgör utstationering bör vägmyndigheterna undersöka om det finns en deklaration om utstationering och kontrollera om informationen i den stämmer överens med utstationeringssituationen. För alla verksamheter bör varningssignaler samlas in där det är relevant och meddelas den behöriga myndigheten för ytterligare kontroller.

Figur 2 och Figur 3 ger en illustration av de sekventiella stegen för vägtransportmyndigheter som inleder sina kontroller med en cabotagekontroll. Det första steget består i att identifiera en cabotagesituation, oftast baserat på e-CMR eller pappersfraktsedeln. Om cabotage bekräftas, och reglerna för utstationering därför är tillämpliga, bör vägtransportören fortsätta att kontrollera giltigheten hos dokumenten för utstationering och, i förekommande fall, samla in varningssignaler och meddela informationen till den behöriga myndigheten för efterföljande kontroller.

Om det inte är cabotage kommer vägkontrollanten att gå vidare steg för steg för att avgöra om verksamheten med rätta är undantagen från utstationering eller inte. I förekommande fall ska varningssignaler alltid samlas in och tillsammans med annan relevant information meddelas de behöriga myndigheterna.



Figur 1 En stegvis metod för vägkontroller

Denna checklista med frågor är utformad för att hjälpa vägtransportören att identifiera om reglerna för utstationering är tillämpliga baserat på vägtransportens karaktär. Det rekommenderas att följa frågorna i den ordning de presenteras. När alla rutor under ett specifikt steg är ikryssade är verksamheten identifierad och det finns inget behov av att gå vidare till resten av frågorna.

**Steg 1: Är det fråga om en cabotagesituation?**

- Bevisar fraktsedeln och färdskrivaren cabotage?

(Om det finns fler operationer än det lagstadgade maximala antalet ska föraren fortfarande betraktas som utstationerad)

**Steg 1a: är det transit?**

- Kör föraren igenom utan att lasta eller lossa?

**Steg 1c: Är det en enkel bilateral operation?**

- Kör föraren till eller från den medlemsstat där väghållaren är etablerad på grundval av ett transportavtal?
- Är det klart att föraren inte har utfört eller inte kommer att utföra lastning eller lossning under denna resa?

**OBS:** En enkel bilateral operation kan också bestå av en inledande eller avslutande vägsträcka i en kombinerad transport.

**Steg 1d: är det 1+1?**

- Kör föraren till eller från den medlemsstat där väghållaren är etablerad?
- Innebär denna internationella resa:
  - En aktivitet med lastning eller lossning, ELLER
  - En aktivitet med lastning och en aktivitet med lossning?
- Är det tydligt att föraren inte har eller kommer att bedriva 2 verksamheter i samma medlemsstat?

**Steg 1d: är 0+2?**

- Utför föraren en returresa till eller från den medlemsstat där väghållaren är etablerad?
- Är det klart att föraren inte har eller inte kommer att utföra lastning eller lossning under någon av resorna (tur och retur eller utresa)?
- Innebär den andra resan (tur och retur eller utresa):
  - Två aktiviteter med lastning eller lossning, ELLER
  - Två aktiviteter för lastning och två aktiviteter för lossning?
- Är det tydligt att föraren inte har eller kommer att utföra mer än en lastning eller lossning i samma medlemsstat?

*Box 5 - Checklista med frågor för vägkontroller vid godstransporter*

**Steg 1: Är det fråga om en cabotagesituation?**

- Är tillståndsblanketten (för regelbunden persontransport) eller färdblanketten (för tillfällig persontransport) ett bevis på cabotage?

**Steg 1a: är det transit?**

- Kör föraren genom området utan att plocka upp eller sätta av passagerare?

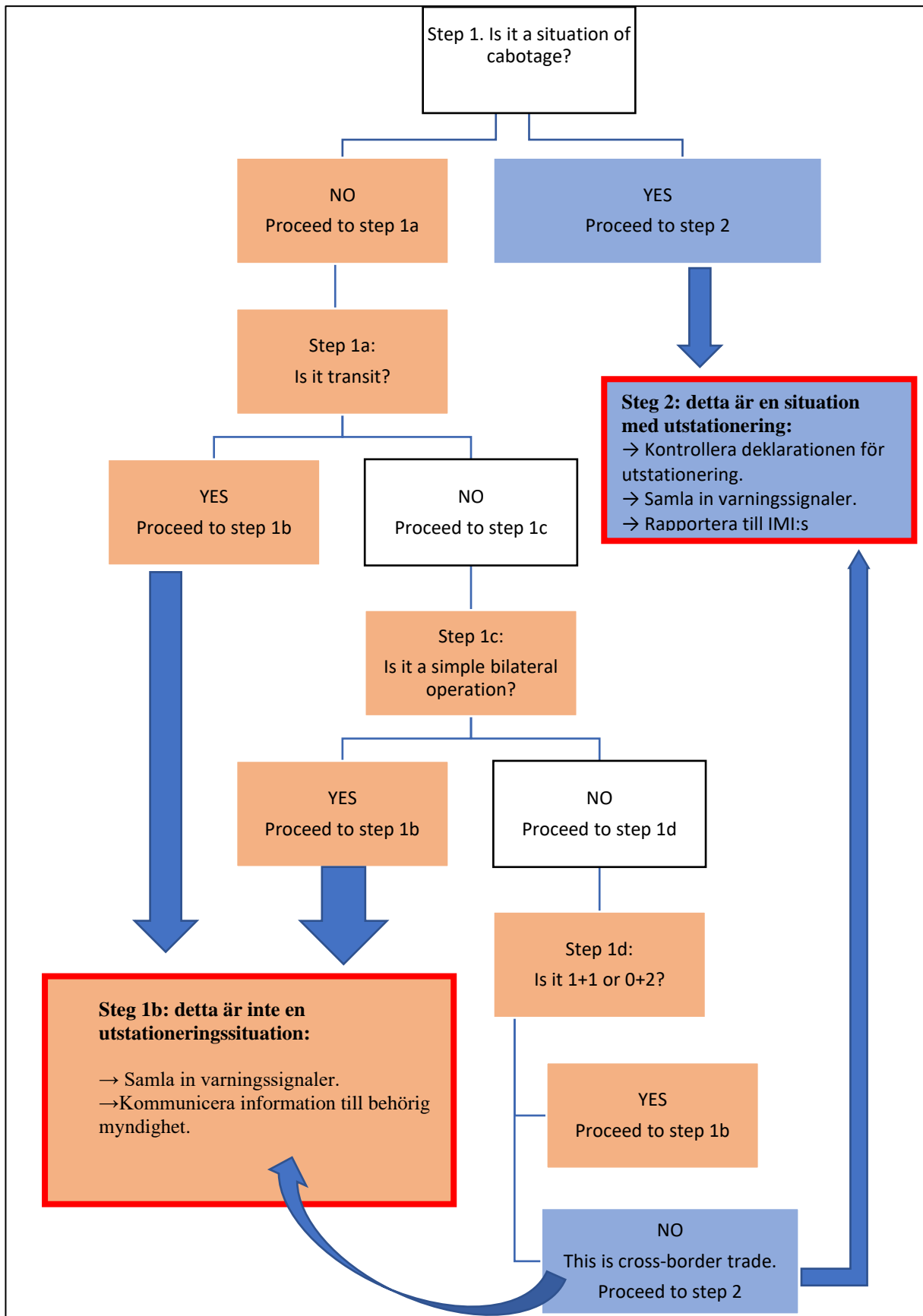
**Steg 1c: Är det en enkel bilateral operation?**

- Utför föraren någon av följande åtgärder?
  - ta upp passagerare i den medlemsstat där de är etablerade och sätta av dem i destinationslandet?
  - ta upp passagerare i destinationslandet och sätta av dem i etableringslandet?
  - som utför lokala utflykter med samma grupp av utländska passagerare, efter en inkommande internationell transport med samma passagerare i samma fordon eller i ett fordon som ägs av samma företag?

**Steg 1d: Är det en bilateral operation med en ytterligare aktivitet?**

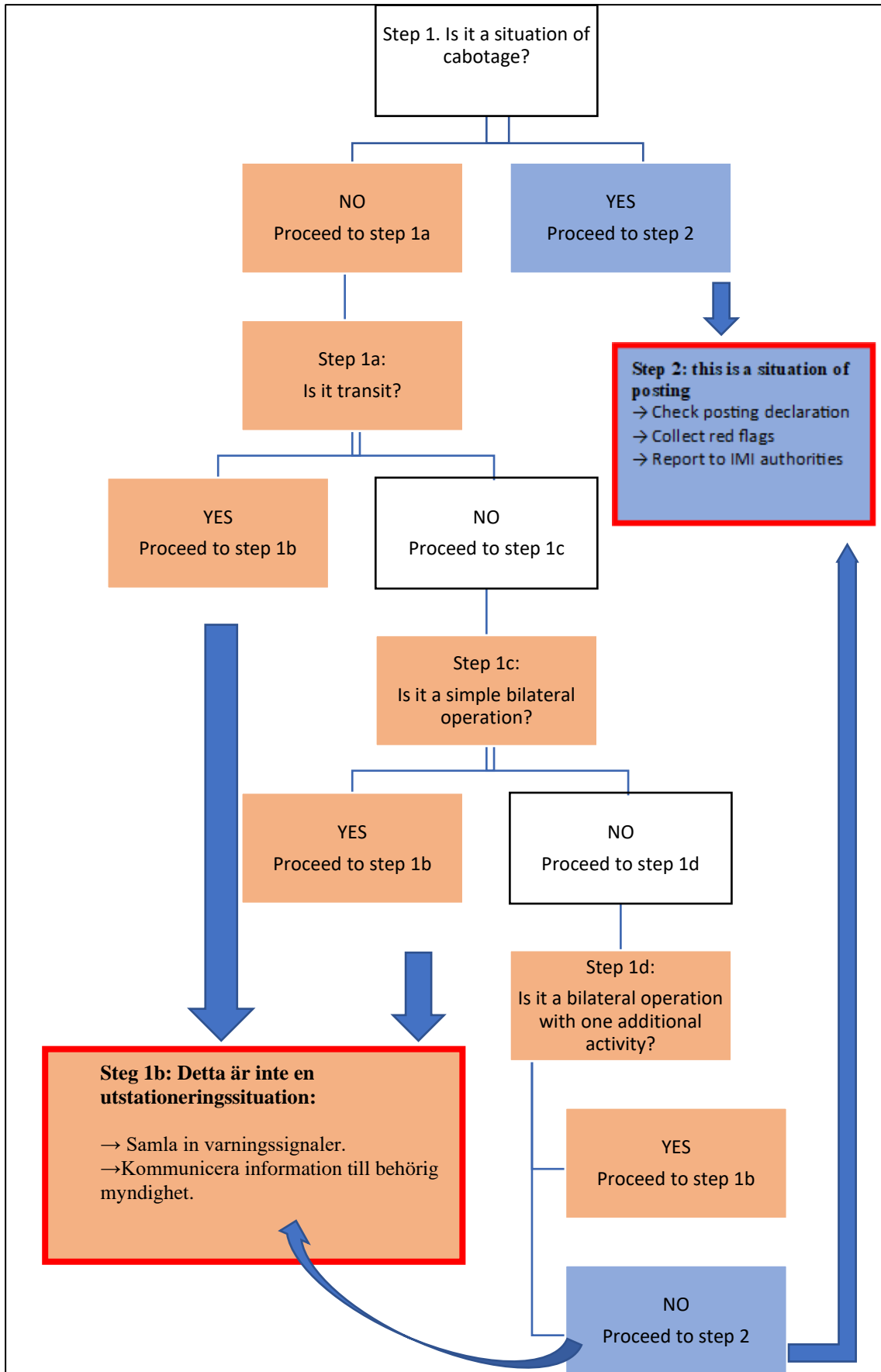
- Kör föraren till eller från den medlemsstat där väghållaren är etablerad?
- Innebär denna internationella resa:
  - En aktivitet där passagerare plockas upp eller en aktivitet där passagerare släpps av, ELLER
  - En aktivitet för att plocka upp passagerare och en aktivitet för att släppa av passagerare?
- Är det tydligt att föraren inte har eller kommer att bedriva två verksamheter i samma medlemsstat?

*Box 6 - Checklista med frågor för vägkontroller av passagerartransporter*



Figur 2 - Steg-för-steg-metod för transport av gods





Figur 3 - Steg för steg-metod för transport av passagerare

### 3.3 IMI-inspektioner

Oberoende av eller som komplement till vägkontroller kan ytterligare kontroller genomföras via IMI:s gränssnitt och i god samverkan med de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget är etablerat.

I denna vägledning föreslås att informationsutbyte mellan medlemsstaterna via IMI kan ske under tre omständigheter:

- Som en uppföljning av vägkontroller där en utstationeringssituation har identifierats.
- Som en uppföljning av vägkontroller där varningssignaler har kommunicerats av vägkontrollanten.
- Oberoende av vägkontroller, t.ex. på grundval av en riskbedömning. De varningssignaler som beskrivs i *avsnitt 3.2.3* ovan kan också åberopas av IMI-myndigheterna när de fastställer prioriteringar för sådana kontroller.

#### 3.3.1 Översikt över IMI-moduler

IMI är ett flerspråkigt onlineverktyg som syftar till att underlätta informationsutbytet mellan tillsynsmyndigheterna i värdmedlemsstaten ("*värdmyndigheterna*") och i den medlemsstat där företaget är etablerat ("*hemmamyndigheterna*"). För närvarande stöder IMI samarbetsförfaranden inom 17 olika politikområden.

Tre IMI-moduler är relevanta för den specifika tillämpningen av vägtransportregler:

- Modulen "*Road Transport - Conditions of establishment*" syftar till att underlätta utbyte av information för att kontrollera att företaget är effektivt och stabilt etablerat.
- Modulen "*Vägtransport - Sociala regler*" syftar till att underlätta informationsutbyte för att kontrollera en effektiv tillämpning av körtider, raster och viloperioder.
- Modulen "*Road Transport - Posting declarations*" till vilken det offentliga gränssnittet RTPD är anslutet för att väghållare ska kunna lämna in deklARATIONER om utstationering.
- Tillämpningen av bestämmelserna i *lex specialis* sker till stor del genom IMI som är anslutet till RTPD. Världens myndigheter använder denna modul för att granska alla deklARATIONER om utstationering. De har också möjlighet att skicka en begäran om ytterligare handlingar till operatören (se *avsnitt 3.3.3* nedan). Om operatören inte svarar inom en tidsfrist på 8 veckor kan värdmyndigheterna begära information från hemmamyndigheterna inom en tidsfrist på 25 dagar (se *avsnitt 3.4* nedan).

När operatören svarar på en begäran om information har han möjlighet att kommunicera med värdmyndigheterna direkt på portalen. Alla behöriga myndigheter kan också utbyta fritextmeddelanden sinsemellan. All information som lämnas som fritext kan översättas automatiskt av en tjänst som är ansluten till IMI (eTranslation)<sup>34</sup>.

Modulen Road Transport - Posting Declarations kan endast användas i den utsträckning som en deklARATION om utstationering har lämnats in av operatören. Transporter som inte utgör

---

<sup>34</sup> En användarhandbok för RTPD finns på denna länk: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

utstationering får inte visas i detta gränssnitt. Det är viktigt att notera att transporter som kan utgöra utstationering men för vilka operatören inte lämnar in en deklARATION om utstationering inte heller visas i modulen Vägtransporter - Deklarationer om utstationering.

Även om en utstationeringsdeklARATION lämnas in i RPTD ger modulen Road Transport - Posting Declarations i sig inte värdmyndigheterna möjlighet att kontrollera alla delar i samband med utstationering, t.ex. brevlådepraxis eller förekomsten av ett verkligt anställningsförhållande i etableringsmedlemsstaten.

I alla dessa fall måste ytterligare IMI-utredningar göras via ett annat gränssnitt: modulen "Road Transport - Conditions of establishment" och/eller den allmänna modulen "Posting of Workers". Användningen av den senare modulen formaliserades genom direktiv 2014/67 om verkställighet av utstationering. Standardiserade informationsförfrågningar kan skickas av värdmyndigheterna i syfte att bedöma förekomsten av verklig utstationering, förhindra missbruk och kringgående och bedöma respekten för tillämpliga arbetsvillkor, inklusive ersättning<sup>35</sup>.

De myndigheter som ansvarar för modulen Utstationering av arbetstagare är ofta inte desamma som de som förlitar sig på modulen Vägtransport - UtstationeringsdeklARATIONER. En effektiv kommunikation mellan alla värdmyndigheter är därför nödvändig, eftersom vägtransporter annars kan undgå alla former av IMI-tillsyn när de inte dokumenteras av operatörerna. Samarbete mellan värdmyndigheterna är också nödvändigt för att kontrollera efterlevnaden av tillämpliga villkor för utstationerade förare.

#### **Sammanfattningsvis:**

Kontrollen av efterlevnaden av *lex specialis* sker till stor del genom IMI i enlighet med följande förfarande:

- **Steg 1:** Värdmyndigheterna gör en direkt IMI-begäran till företaget. Begäran skickas automatiskt till det företag som mottagit en anmälan.
- **Steg 2:** Företaget tar emot begäran via RTPD och har 8 veckor på sig att skicka in de begärda dokumenten.
- **Steg 3:** Om företaget inte lämnar in handlingarna inom 8 veckor informerar IMI värdmyndigheterna om att de nu kan begära hjälp från myndigheterna i hemlandet.
- **Steg 4:** På IMI:s begäran från värdmyndigheterna kontaktar hemmamyndigheterna företaget (även genom kontroller på plats) för att få de begärda handlingarna inom 25 arbetsdagar. För detta ändamål har hemmamyndigheterna tillgång till alla utbyten och dokument som värdmyndigheterna erhåller från företaget.

Parallellt med RPTD måste transportmyndigheterna kunna använda den allmänna modulen för utstationering av arbetstagare på ett effektivt sätt för att förhindra missbruk och kringgående, särskilt i fall där det inte finns någon utstationeringsdeklARATION.

Olika myndigheter inom samma medlemsstat kan ansvara för olika IMI-moduler. En effektiv tillämpning kräver att det finns kommunikationskanaler mellan dessa myndigheter.

<sup>35</sup> En användarhandledning för den allmänna *postningen av Workers*-modulen finns på denna länk: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

### 3.3.2 Mål

IMI-kontroller är en viktig aspekt av effektiv efterlevnad av regler för utstationering och liknande regler. Med tanke på den begränsade tid och de begränsade medel som finns tillgängliga vid vägkanten, kan fördjupade inspektioner endast ske utanför vägkanten och IMI-gränssnittet kan fungera som ett verktyg för att utlösa dessa mer grundliga inspektioner.

IMI-inspektioner som utförs genom vägtransportmodulerna kan ha ett eller flera av följande syften

- för att fastställa en situation med utstationering.
- Att bedöma missbruk av en utstationeringsstatus genom kringgående av den lag som är tillämplig på ett enskilt anställningsavtal.
- Om en verklig utstationeringssituation konstateras, kontrollera efterlevnaden av de tillämpliga arbets- och anställningsvillkoren i värdmedlemsstaten.

Om transportmyndigheterna under sina IMI-utredningar misstänker falskt egenföretagande eller brevlådeverksamhet i etableringsmedlemsstaten måste ytterligare kontroller utföras genom de relevanta modulerna, inklusive den allmänna modulen om utstationering samt modulen om etableringsvillkor.

### 3.3.3 Dokument som kan begäras

Enligt *lex specialis* kan behöriga myndigheter begära att operatören, inom åtta veckor och via RPTD, skickar kopior av:

- färdskrivarregister;
- fraktsedlar (t.ex. e-CMR);
- Dokumentation avseende förarens ersättning under utstationeringsperioden;
- anställningsavtalet;
- tidrapporter avseende förarens arbete;
- bevis på betalningar.

IMI-inspektioner kan omfatta upp till ett års utstationering från datumet för begäran om handlingar och kan gälla en viss förare eller alla förare i ett företag.

#### 3.3.3.1 Deklaration om utstationering

Informationen från deklARATIONER om utstationering sparas i IMI under en period på 24 månader. Om det inte finns några utstationeringsdeklARATIONER kommer ett företag inte att visas i modulen Vägtransport - utstationeringsdeklARATIONER och kan därmed undgå alla former av djupgående kontroller. Det är därför viktigt att vägtransportören signalerar till de behöriga myndigheterna att dessa företag finns när det är relevant. I synnerhet när en utstationeringssituation har konstaterats av vägkontrollanten och det saknas en giltig deklARATION kan ytterligare undersökningar göras genom den allmänna IMI-modulen om utstationering av arbetstagare.

### 3.3.3.2 Fraktsedlar och färdskrivarregister

Fraktsedlar innehåller information om transporten. Färdskrivarregister innehåller viktiga uppgifter om kör- och vilotider samt uppgifter om var ett fordon befinner sig.

Fraktsedlarna och färdskrivarregistren kommer att vara till hjälp vid fastställandet av utstationeringssituationer - inklusive start- och sluttid. Som exempel kan nämnas att om en fraktsedel visar på en cabotagesituation bör föraren anses vara utstationerad i värdmedlemsstaten.

Portalen accepterar följande stödjande dokumentformat: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .pcx, .pdf, .pngpcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portalen är också kompatibel med all programvara för färdskrivare.

### 3.3.3.3 Dokumentation om ersättning, betalningsbevis och tidrapporter

Om en verklig utstationeringssituation konstateras bör föraren få ersättning och utföra sin arbetstid i enlighet med värdlandets normer.

Timmarna på tidrapporterna ska motsvara de timmar som beräknats utifrån fraktsedeln och färdskrivardata. Timmarna på lönespecifikationerna ska stämma överens med tidrapporterna. Lönebeskeden ska sedan jämföras med banköverföringar för att säkerställa att ersättningen har betalats ut i sin helhet.

### 3.3.3.4 Anställningsavtal

Anställningsavtalet innehåller viktig information för att fastställa den vanliga arbetsplatsen och utstationeringssituationer. Sedan den 1 augusti 2022 bör anställningsavtal till exempel innehålla skriftlig information om arbetsplatsen eller arbetsplatserna, ersättningen, arbetsmönstren och identiteten på den socialförsäkringsinstitution som tar emot arbetsgivarens bidrag<sup>36</sup>.

## 3.4 Samarbete mellan myndigheter

---

<sup>36</sup> Se direktiv 2019/1152.

### 3.4.1 Ömsesidigt bistånd med etableringsmedlemsstaten

Värdlandets myndigheter får söka samarbete genom IMI med etableringsmedlemsstaten under följande omständigheter

- Företaget har inte besvarat eller endast delvis besvarat begäran om information inom den föreskrivna tidsfristen.
- Företaget hävdar att det inte har utfört någon verksamhet i territoriet under den undersökta perioden, i motsats till vad som har fastställts av vägghållaren.
- Värdlandets myndigheter vill kontrollera efterlevnaden av de anställningsvillkor som gäller för den utstationerade föraren.
- Transportchefen hävdar att föraren är egenföretagare.

Beroende på vilken typ av begäran det rör sig om kan informationsutbyte begäras via olika IMI-moduler, däribland RTPD och den allmänna modulen för *utstationering av arbetstagare*.

När en begäran om bistånd görs via IMI-systemet måste de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten se till att de tillhandahåller den begärda informationen inom 25 arbetsdagar.

### 3.4.2 Arbetsmarknadsparternas roll

Beroende på nationella traditioner kan arbetsmarknadens parter ta en aktiv roll i genomförandet av *lex specialis* och relaterade regler. I Sverige till exempel finns de anställningsvillkor som gäller för utstationerade förare till stor del i kollektivavtal och arbetsmarknadens parter tar på sig hela ansvaret för att kontrollera att dessa kollektivavtal efterlevs. I sådana situationer skulle en god praxis vara att se till att arbetsmarknadens parter har tillgång till de utstationeringsdeklarationer som lämnas in i RTPD. Sådan kommunikation är verkligen en nödvändig förutsättning för att arbetsmarknadens parter ska kunna genomföra riktade kontroller.

## **Bilaga 1: När omfattas eller inte omfattas en förare av utstationeringsreglerna: förklaring för godstransport.**

### **Utstationering av förare enligt direktiv (EU) 2020/1057: Förklaring och in/out of scope i förhållande till verksamheten**

#### **Inledning**

Detta dokument tillgodoser behovet av en fullständig förklaring av de grundläggande begreppen i reglerna för utstationering i syfte att se till att de efterlevs.

Det är en steg-för-steg-strategi som förklarar utstationeringsreglerna: först de grundläggande begreppen (avsnitt 1), sedan en förenklad förklaring som leder experten till en första förståelse av reglerna (avsnitt 2), sedan en fullständig förklaring med alla villkor och kriterier (avsnitt 3).

Förståelsen av de särskilda utstationeringsregler som gäller för förare inom vägtransportsektorn (jfr *lex specialis*, direktiv (EU) 2020/1057) har diskuterats i kommissionens expertgrupp om utstationering av förare, där alla medlemsstater och berörda parter var representerade. Kommissionens avdelningar utarbetade förklarande dokument som granskades och validerades av kommissionens rättstjänst. Det måste dock noteras att tolkningen av EU-lagstiftningen fortfarande faller under EU-domstolens behörighet.

## 1. De viktigaste begreppen

	DEFINITION	RÄTTSLIG GRUND
UTSTATIONERING	<p>En vägtransportör sänder ut förare till ett annat lands territorium för egen räkning och under egen ledning, enligt ett avtal som ingåtts mellan den vägtransportör som sänder ut föraren och den som transporttjänsterna är avsedda för. Föraren kör inom det landets territorium, förutsatt att det finns ett anställningsförhållande mellan det utstationerande transportföretaget och föraren under utstationeringsperioden.</p> <p>Kort sagt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En förare har ett anställningsförhållande med ett vägtransportföretag/operatör;</li> <li>• Operatören ber denna förare att tillhandahålla transporttjänster i en annan medlemsstat (en annan medlemsstat än den där detta företag är etablerat).</li> </ul>	Artikel 1.3 a i det allmänna direktivet om utstationerade arbetstagare 96/71/EG
MEDLEMSSTAT DÄR <b>FÖRETAGET ÄR ETABLERAT</b>	Där ett företag är etablerat, oavsett om dess transportledare har sitt ursprung i ett annat land.	Artikel 2.8 i förordning (EG) nr 1071/2009
VÄRDMEDLEMSSTAT	Land där transporten utförs (och som inte är det land där företaget är etablerat).	



	DEFINITION	RÄTTSLIG GRUND
<b>INTERNATIONELL BILATERAL VERKSAMHET</b>	Förflyttning av varor mellan etableringsmedlemsstaten och ett annat land (medlemsstat eller tredje land). Transaktionen omfattar två länder, varav det ena är etableringslandet (vid start eller slut).	Skäl 10 och artikel 1.3 i direktiv (EU) 2020/1057.
<b>INTERNATIONELLA ICKE-BILATERALA TRANSAKTIONER/TRANSAKTIONER ÖVER HANDELSGRÄNSERNA</b>	Transaktionen berör två länder, varav inget är etableringsland för den operatör som utför transaktionen (lastning i ett land och lossning i ett annat).	Skäl 13 i direktiv 2020/1057
<b>CABOTAGE</b>	Nationell transport för annans räkning som utförs tillfälligt på en värdmedlemsstats territorium (av en operatör som är etablerad i en annan medlemsstat).	Artikel 2.6 i förordning (EG) nr 1072/2009
<b>RESA UTAN LAST</b>	En tomkörning (inget gods längre ombord på fordonet) som görs i samband med en annan körning med last.	Artikel 2.2 i förordning (EG) nr 1072/2009
<b>TRANSIT</b>	Förflyttning genom ett lands territorium utan att någon lastning eller lossning utförs. Det finns ingen koppling mellan förarens verksamhet och den medlemsstat som passeras.	Skäl 11 och artikel 1.5 i direktiv (EU) 2020/1057.
<b>YTTERLIGARE VERKSAMHET</b>	En ytterligare verksamhet är lastning och/eller lossning som utförs inom ramen för en bilateral transaktion, i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, förutsatt att föraren inte lastar och lossar varorna i samma medlemsstat (detta skulle utgöra cabotage).	Artikel 1.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2020/1057  Anmärkning: Korshandelstransaktioner berör aldrig etableringslandet,

	DEFINITION	RÄTTSLIG GRUND
		medan en ytterligare aktivitet kan beröra etableringslandet.

## 2. Inom och utanför tillämpningsområdet för utstationering: förenklad förklaring

<p><b>Grundläggande regel</b></p>	<p><b>Titta på om etableringslandet antingen är där den specifika transporten börjar eller slutar. Om så är fallet gäller inte reglerna för utstationering. När kopplingen till etableringslandet är bevarad gäller INTE reglerna för utstationering.</b></p> <p><i>Lex Specialis</i> om utstationering av förare hänvisar till typen av verksamhet för att avgöra om utstationeringsreglerna är tillämpliga. Tre huvudtyper av transportverksamhet nämns i texten: bilateral, cabotage och cross-trade. I enlighet med detta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En bilateral är aldrig begränsad.</li> <li>2. Cabotage är alltid en del av verksamheten.</li> <li>3. Cross-trade transaktioner omfattas men det finns vissa undantag från denna grundregel.</li> </ol>	<p>Exempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopplingen till etableringslandet bevaras (bilateral operation): om transporten omfattar etableringslandet vid start och/eller slut betraktas föraren inte som utstationerad.</li> <li>• Kopplingen till etableringslandet är förlorad (cabotage och korshandel): regler för utstationering gäller.</li> </ul>
<p><b>Undantag från grundregeln</b></p>	<p>Reglerna för utstationering gäller INTE / föraren anses INTE vara utstationerad</p>	
<p><b>1.</b></p>	<p>Ett begränsat antal ytterligare verksamheter, om de utförs under en bilateral transaktion, omfattas inte av utstationering (undantagen 1 + 1 och 0 + 2 i cfr). En ytterligare verksamhet kan omfattas av eller inte omfattas av tillämpningsområdet beroende på om den omfattas av 1+1- eller 0+2-undantagen.</p>	<p>Exempel: Om föraren under en bilateral operation lastar i ett land och lossar i ett annat land, varav inget är etableringslandet, ingår denna ytterligare aktivitet INTE i tillämpningsområdet.</p>
<p><b>2.</b></p>	<p>Vid kombinerad transport, när den inledande eller avslutande vägsträckan i sig består av en internationell bilateral transport</p>	<p>Skäl 12 och artikel 1.6 i direktiv (EU) 2020/1057.</p>

3.	Transit	Föraren korsar ett land utan att utföra någon lastning/lossning (stopp är tillåtna).
<b>Körning utan last (tomkörning)</b>	En resa utan last är antingen inom eller utanför tillämpningsområdet beroende på om den åtgärd som aktiverar/utlöser denna resa utan last själv är inom eller utanför tillämpningsområdet.	Den olastade resan omfattas INTE om den utförs i samband med en bilateral operation (undantagen). Den olastade resan omfattas INTE när den utförs i samband med cabotage eller internationell icke-bilateral drift/gränsöverskridande handel.

### 3. Inom räckvidd & utanför räckvidd för utstationering: bedömning per transport

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
Cabotage	<p>Hela operationen från lastning till lossning sker INOM ett lands territorium där operatören inte är etablerad.</p> <p>Reglerna för utstationering gäller ALLTID vid cabotage.</p>	X		<p><u>Start av utstationeringssituationen:</u></p> <p>Utstationeringssituationen börjar först när föraren påbörjar den olastade färden mot den plats där han/hon ska lasta det gods som ska transporteras med cabotage.</p> <p><u>Slut på utstationeringssituationen:</u></p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<p>För att kvalificera sig för cabotagetransporter måste en internationell bilateral transport först slutföras. Det är först när de varor som ingår i den internationella inkommande resan har lossats helt som cabotagetransporter får utföras (Reg1072/2009).</p> <p>Hänvisningar: Artikel 8.2 i förordning 1072/2009, artikel 1.7 i direktiv 2020/1057</p>			<p>Utstationeringen fortsätter under utförandet av cabotagetransporten och avslutas när varorna har lossats och cabotagetransporten har slutförts.</p> <p><u>Följt av ett återvändande till etableringslandet</u></p> <p>Om föraren sedan återvänder till etableringslandet efter avslutad cabotagetransport, antingen med en tom lastbil eller med nya varor som lastats upp som en del av en ny bilateral transport, anses föraren inte vara utstationerad från slutet av lossningen av cabotagevarorna.</p>
<p>Cross-trade verksamhet utanför etableringslandet:</p> <p>lastning och lossning (vid en</p>	<p>Transporter som utförs MELLAN två länder, varav inget är det land där operatören är etablerad.</p> <p>Regler för publicering gäller.</p>	X		<p><u>Start av utstationeringssituationen:</u></p> <p>Utstationeringssituationen börjar inte omedelbart efter det att en internationell bilateral transaktion har avslutats, utan först när en förare påbörjar en olastad resa mot lastningsplatsen i den medlemsstaten för att lasta varor som skall transporteras i gränsöverskridande handel.</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
icke-bilateral transport)	Hänvisningar: I skälen 12 och 13 i direktiv 2020/1057 hänvisas till transittransaktioner som "icke-bilaterala transporttransaktioner".			<p>Så länge varorna inte är lossade anses föraren vara utstationerad i det land från vilket han påbörjade resan utan last för att lasta tills han lämnar det landet, och han är därefter utstationerad i det land där varorna lossas från gränsövergången i det landet tills han har slutfört lossningen.</p> <p><u>Slut på utstationeringssituationen:</u></p> <p>Föraren förblir postad tills godset har lossats.</p> <p><u>Följt av en resa utan last eller en ny bilateral operation</u></p> <p>Den olastade returresan genom territoriet i det land där varorna lossades och tillbaka till etableringslandet omfattas inte av reglerna om utstationering.</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
				<p>Detsamma gäller om föraren påbörjar en ny bilateral resa (med etableringslandet som destinationsland/lossningsland): från det att varorna lossas i samband med en gränsöverskridande transaktion till dess att de når slutdestinationen i etableringslandet betraktas föraren inte som utstationerad.</p>
<p>Första och sista vägsträckan för en kombinerad transport</p>	<p>När en förare är engagerad i en kombinerad transport är den typ av tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägsträckan nära knuten till etableringsmedlemsstaten om vägsträckan i sig är en bilateral transport.</p> <p>Obs: För en uttömmande förklaring av kombinerad transport och verkställighet, se den vägledning som tagits fram i</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Vid kombinerad transport, när den inledande eller avslutande vägsträckan i sig består av en internationell bilateral transport, anses föraren inte vara utstationerad.</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<p>fokusgruppen för TRACE 2 Access to market.</p> <p>En kombinerad transport är en transport av varor mellan olika länder där en del av transporten sker med järnväg, inlandssjöfart eller till sjöss. En kombinerad transport anses vara internationell när minst en av de modala delarna korsar en gräns.</p> <p>Kombinerad transport, som omfattas av EU-regler, är transport av varor mellan medlemsstater där vägfordonet (släpvagn, påhängsvagn, med eller utan dragfordon) växelflak eller container på 20 fot eller mer använder väg på den <u>inledande eller sista delen av resan</u> och, på den andra delen, järnväg eller inre vattenvägar eller sjöfartstjänster där denna sträcka överstiger 100 km (fågelvägen) och utgör</p>			



VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<p>den inledande eller sista vägtransportdelen av resan.</p> <p>Vägsträckan för en kombinerad transport kan ligga inom en enda medlemsstats territorium eller omfatta flera medlemsstater.</p> <p>Skäl 12 och artikel 1.6 i direktiv (EU) 2020/1057.</p> <p>Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna</p>			

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
Internationell bilateral verksamhet	<p>Transporten utförs mellan två länder, varav det ena är operatörens etableringsland.</p> <p>Reglerna för postning gäller inte.</p> <p>Hänvisning: Artikel 1.3 andra stycket i direktiv 2020/1057</p>		X	<p><u>Varaktighet:</u></p> <p>Föraren omfattas inte av utstationeringsreglerna under hela den tid som bilaterala transaktioner pågår (som inbegriper etableringslandet i början eller slutet av transaktionen).</p> <p><u>Fallet med flera bilaterala transaktioner</u></p> <p>Flera bilaterala transporter, som var och en omfattas av en separat fraktsedel, kan utföras under en resa som involverar etableringslandet (i början eller slutet av resan) och omfattas inte av reglerna för utstationering.</p> <p>Skäl 10 i direktiv (EU) 2020/1057</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
				<p>Exempel:</p> <p>-FRÅN etableringslandet: varor som lastats i etableringslandet lossas delvis i tre olika länder på grundval av tre olika fraktsedlar.</p> <p>- TILL etableringslandet: varor som lastats i ett land som inte är etableringslandet lossas delvis i två andra länder på grundval av två fraktsedlar, innan de slutligen lossas i etableringslandet (på grundval av en tredje fraktsedel).</p>
<p>Bilateral operation  + en lastning och/eller lossning i</p>	<p>En lastning och/eller lossning i det land som föraren passerar anses inte omfattas av utstationeringsreglerna, även om åtgärden inte är en del av en åtgärd som berör etableringslandet.</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Under hela den tid som 1+1-operationen pågår kan föraren inte betraktas som utstationerad arbetstagare.</p> <p><u>Start och slut:</u></p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
det land som föraren passerar (1+1)	<p>För att kunna dra nytta av detta undantag måste två kumulativa villkor uppfyllas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En bilateral operation (som inte omfattas av reglerna för utstationering) som påbörjas innan operationen lastning/lossning utförs;</li> <li>• Lastning och lossning av varor får inte utföras i samma land (eftersom detta skulle betraktas som cabotage och därmed omfattas av tillämpningsområdet).</li> </ul> <p><u>En ytterligare aktivitet kan utgöras av:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en lastning eller en lossning på egen hand, ELLER</li> </ul>			<p>Enligt denna 1+1-regel, där flera ytterligare aktiviteter utförs i samband med en pågående bilateral operation, är den första aktiviteten undantagen från reglerna om utstationering. De följande omfattas av reglerna om utstationering eftersom föraren redan har utnyttjat möjligheten till en undantagen ytterligare aktivitet för lastning och/eller lossning. Om det finns mer än 1 ytterligare aktivitet gäller utstationering från lastning av varor till slutet av den ytterligare aktiviteten vid lossning*: föraren återupptar sedan den bilaterala transaktionen och undantaget gäller igen.</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En lastning av varorna i land A och en lossning av samma varor i land B inom ramen för den bilaterala transaktionen.</li> </ul> <p><u>1+1-regeln:</u></p> <p>Om föraren utför två bilaterala operationer har föraren möjlighet att lägga till 1 operation per bilateral operation.</p> <p>När två bilaterala transaktioner utförs från och till etableringsmedlemsstaten, får under var och en av de två transaktionerna en ytterligare skattebefriad korsvis transaktion utföras. Detta är en så kallad 1+1-regel.</p> <p>En enda undantagen ytterligare aktivitet kan omfatta <u>både lastning och lossning</u>.</p>			

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<p>En enda undantagen ytterligare aktivitet kan omfatta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en lastningsåtgärd;</li> <li>- en avlastande mekanism;</li> <li>- en laddnings- och lossningsåtgärd.</li> </ul>			
<p>Bilateral operation  + två lastning/lossning under följande bilaterala operation</p>	<p><u>0+2-regeln:</u>  Om föraren inte har utnyttjat möjligheten att utföra en ytterligare undantagen lastning och/eller lossning under den bilaterala transporten från etableringsmedlemsstaten, och denna transport följs av en bilateral returtransport till etableringsmedlemsstaten, får två ytterligare undantagna lastningar och/eller lossningar utföras under den bilaterala</p>		<b>X</b>	<p>Under hela den tid som 0+2-avtalet gäller kan föraren inte betraktas som utstationerad arbetstagare.</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<p>returtransporten. Detta är en så kallad 0+2-regel.</p> <p>Kumulativa villkor som måste uppfyllas för att omfattas av undantaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förekomst av en pågående bilateral operation under vilken föraren inte har utnyttjat möjligheten att utföra en undantagen ytterligare aktivitet för lastning och/eller lossning;</li> <li>• Denna operation följs av en bilateral returoperation till etableringslandet;</li> <li>• två undantagna ytterligare aktiviteter för lastning och/eller lossning får utföras så länge de inte utförs i samma land.</li> </ul>			
Första eller sista etappen av en	Om vägsträckan i sig består av en internationell bilateral transport.		<b>X</b>	

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
kombinerad transport  Drift	Skäl 12  Art.1.6. 6  Kombinerad transport: Rådets direktiv 92/106/EEG			
Transit	En transitsituation är alltid undantagen från reglerna om utstationering. Föraren anses inte vara utstationerad i ett land där han/hon endast "transiterar": reser genom en medlemsstats territorium utan att utföra någon lastning eller lossning av varor.  Föraren kan ta ut sin dygns- eller veckovila: att ta ut en dygns- eller veckovila under färd utlöser inte en utstationeringssituation.		<b>X</b>	Exempel: Vid en gränsöverskridande transaktion (inom tillämpningsområdet) mellan land A (där varor lastas) och land C (där varor lossas) kommer föraren att betraktas som utstationerad i land A (tills han/hon lämnar landet vid en gränsövergång) och som utstationerad i land C, men kommer inte att betraktas som utstationerad i land B som föraren passerar på sin väg till land C.



VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
Tomkörningar / resor utan last	<p>En resa utan last är antingen inom eller utanför tillämpningsområdet beroende på om den åtgärd som aktiverar/utlöser denna resa utan last själv är inom eller utanför tillämpningsområdet.</p> <p>Undantagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Resa utan last i samband med en bilateral resa (t.ex. "resa hem till etableringslandet");</li> </ul>	X	X	<p>I princip avslutas utstationering med lossning av varor som transporteras inom ramen för den verksamhet som omfattas av utstationering (t.ex. i samband med cabotage eller cross trade). Klassificeringen av den efterföljande resan utan last som utstationering eller som undantagen från utstationering beror på om den nya verksamhet som utlöser resan utan last omfattas av utstationeringsreglerna eller inte.</p> <p>När föraren kommer in på ett värdlands territorium med en tom lastbil för att lasta varor för drift enligt reglerna för utstationering, börjar föraren</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resa utan last som utförs mellan två på varandra följande bilaterala operationer.</li> </ul> <p>Ej undantaget: resa utan last som utförs för att utföra cabotage eller en korshandelstransaktion (internationell icke-bilateral transaktion).</p>			<p>utstationeras till den medlemsstaten från och med inresan till den medlemsstatens territorium.</p> <p>Vid två på varandra följande bilaterala transporter (en från etableringsland A till land B, följt av en från land C till land A) omfattas inte den tomma sträckan från land B (efter lossning) till land C (för lastning) av utstationeringsreglerna.</p> <p>IN omfattning (exempel från kommissionens frågor och svar):</p> <p>Föraren utför två olika resor utan last och en korsningsoperation mellan dem.</p> <p>Sekvens av resor mellan länderna A, B och C</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utan last från A till B</li> <li>2. Korshandel från B till C</li> <li>3. Utan last från C till A</li> </ol>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
				<p>Den olastade resan från land A till land B utförs i samband med den tvärhandel som inleds i land B. Med andra ord reser föraren till land B för att lasta varor i land B för en tvärhandel (mellan B och C). Föraren anses därför vara utstationerad i land B från det att han eller hon reser in i landet till dess att han eller hon lämnar landet. Denna period omfattar körning med en tom lastbil till lastningsplatsen i land B, lastning av varor i land B och transport av dem genom detta lands territorium.</p> <p>Då anses föraren vara utsänd till land C från det att han reser in i landet till dess att han lämnar landet.</p>

VERKSAMHET	BESLUTANDE ELEMENT	I SCOPE	UT AV OMFATTNING	Start och slut för utstationering
				Föraren anses inte vara utstationerad i länder som han/hon passerar genom (ingen lastning/lossning) i syfte att bedriva handel mellan två andra länder.

## **Bilaga 2: När omfattas en förare av eller inte omfattas av utstationeringsreglerna: förklaringar för passagerartransport**

Följande tabell och förklaringar bygger på det dokument med frågor och svar som utarbetats av kommissionen. Med tanke på passagerartransporternas särdrag syftar detta dokument till att identifiera skillnaderna i tillämpningen av reglerna för utstationering mellan gods- och passagerartransporter och klargöra om vissa typer av resor inom passagerartransporter omfattas eller inte omfattas av tillämpningsområdet.

Påminnelse: Liksom för godstransporter använder direktiv (EU) 2020/1057 kriterierna för transportoperationen för att avgöra om föraren som deltar i transportoperationen (erna) är inom eller utanför utstationeringens räckvidd. Följande tabell följer därför denna logik: den skiljer mellan de olika transportverksamheterna för att avgöra om föraren omfattas av utstationering eller inte.

Observera: I exemplen nedan är land A alltid den plats där företaget är etablerat och från vilken resan börjar.

### **1. FÖRENKLAD FÖRKLARING**

Den förklaring som ges till tillämpningen av reglerna för utstationering vid godstransporter enligt ovan gäller för passagerartransporter utom i några få fall. Dessa fall är följande:

#### **1.1 Förutbestämd grupp av passagerare**

##### **Sätta av passagerare från den förutbestämda gruppen på olika platser i tillfällig transport**

När det gäller en bilateral flygning från A till B/C/D/..., med en i förväg sammansatt grupp passagerare, ändrar det faktum att passagerarna sätts av på olika platser i land B/C/D/... inte flygningens karaktär. Det är fortfarande en bilateral resa som inte omfattas av reglerna för utstationering, oavsett om passagerarna sätts av på olika platser (under förutsättning att nya passagerare inte plockas upp i land B/C/D/...).

Vid reguljär transport, i samband med en bilateral resa från land A till land C genom land B, gäller samma sak (utanför tillämpningsområdet för reglerna om utstationering) även när föraren tar upp nya passagerare i land B. Detsamma gäller när föraren sätter av passagerare i olika länder innan han anländer till land C.

##### **Lokala utflykter med en förbestämd grupp passagerare i tillfällig transport**

När det gäller en bilateral resa från A till B med en i förväg sammansatt grupp passagerare omfattas lokala utflykter i land B med samma grupp inte av reglerna för utstationering om

1. det rör sig om samma på förhand konstituerade grupp (av personer som inte är bosatta i land B);
2. de lokala utflykterna utförs med samma fordon eller ett annat fordon från samma transportföretag eller grupp av transportföretag som utförde den internationella tjänsten;
3. hela operationen utförs med ett enda reseformulär.

### 1.2 Två undantagna ytterligare aktiviteter

Det är inte möjligt för föraren att utföra två undantagna ytterligare aktiviteter under en bilateral transport tur och retur till etableringsmedlemsstaten, om ingen ytterligare aktivitet utfördes under den bilaterala transporten från etableringsmedlemsstaten. Denna möjlighet finns för godstransporter men inte för passagerartransporter (artikel 1.4 tredje stycket i direktiv 2020/1057).

## 2. INOM OCH UTANFÖR TILLÄMPNINGSSOMRÅDET FÖR UTSTATIONERING

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
BILATERALA RESOR	
Tillfällig transport	
Två bilaterala transaktioner  Befordran av en i förväg bestämd grupp passagerare från land A till land B och tillbaka från B till A med en annan i förväg bestämd grupp passagerare	Hela resan omfattas inte av reglerna för utstationering eftersom det rör sig om två internationella bilaterala resor, under förutsättning att varje bilateral resa omfattas av ett separat reseformulär. *
Bilateral verksamhet med två eller flera etableringsorter i ett värdland  Transport av en i förväg sammansatt grupp passagerare från land A till land B och avsättning av passagerarna på olika platser i land B	Hela resan omfattas inte av reglerna om utstationering, eftersom antalet landningsplatser i samma destinationsland (B) inte ändrar transaktionens bilaterala karaktär. Hela transporten utförs med hjälp av ett enda resebrev.

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
<p>Bilaterala transaktioner med flera start- och landningsplatser i mer än ett värdland</p> <p>Befordran av en i förväg sammansatt grupp passagerare från land A; vissa passagerare stiger av i land B och andra i land C.</p>	<p>Hela resan omfattas inte av utstationeringsreglerna eftersom det anses att resan från land A till land B och sedan till land C är två bilaterala resor som utgår från land A (den första bilaterala resan är A till B och den andra är A till C), om de omfattas av samma reseblankett.</p>
<p>Bilaterala operationer med lokala utflykter i ett värdland, för en i förväg sammansatt grupp av passagerare, och tillbaka till etableringsland A</p> <p>Transport av en i förväg sammansatt grupp passagerare från land A till B. I land B transporteras gruppen för olika lokala utflykter i olika städer. Gruppen körs tillbaka till land A.</p>	<p>De bilaterala operationerna från land A till B samt den lokala utflykten i land B omfattas inte av reglerna för utstationering under förutsättning att:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. det är samma förkonstituerade grupp</li> <li>2. de lokala utflykterna måste genomföras <ul style="list-style-type: none"> <li>- inom ramen för en internationell tillfällig tjänst</li> <li>- för icke-bosatta passagerare från den grupp som tidigare transporterades av det lufttrafikföretag som utförde den internationella trafiken</li> <li>- med samma fordon eller ett annat fordon från samma transportföretag eller grupp av transportföretag som utförde den internationella transporten</li> </ul> </li> <li>3. Hela transaktionen genomförs under täckmantel av ett enda resebrev.</li> </ol>
<p>Samma som ovan men föraren åker tillbaka till landet utan några passagerare</p> <p>Samma sak, men föraren och passagerarna återvänder till land A med flyg.</p>	<p>Hela resan inklusive den lokala utflykten och resan tillbaka till land A utan några passagerare omfattas inte av utstationeringsreglerna.</p> <p>Även om föraren inte kör den i förväg sammansatta passagerargruppen tillbaka till land</p>

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
	A, skiljer sig tjänstens art inte väsentligt från det tidigare fallet (körning tillbaka till landet med gruppen), så länge transportföretaget inte erbjuder tjänster på den lokala marknaden i land B. Hela transaktionen måste täckas av ett enda färdblad.
<p>Bilateral transporter med lokala utflykter i mer än ett värdland, för en i förväg sammansatt grupp av passagerare, tur och retur</p> <p>Transporterar en i förväg sammansatt grupp passagerare från land A till B/C/D och tillbaka till A. I land B/C/D transporteras gruppen för olika lokala utflykter i olika städer. Gruppen körs tillbaka till land A.</p>	<p>Hela resan inklusive lokala utflykter i mer än ett värdland omfattas inte av utstationeringsreglerna på följande villkor:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gruppen är alltid densamma; det är en förkonstituerad grupp.</li> <li>2. Tjänsten såldes till kunder från marknaden i land A och förblir nära kopplad till den, oavsett det faktum att en del av tjänsten erbjuds utomlands i ett eller flera länder.</li> </ol> <p>Hela operationen utförs i skydd av ett reseformulär.</p>
<p>Enstaka tur- och returesor med början och slut i värdmedlemsstaten</p> <p>En chaufför som är anställd av ett företag i land A kör tom till land B. I land B påbörjar chauffören en resa för en i förväg bestämd grupp turister som han för till olika länder och sedan tillbaka till land B. Chauffören kör sedan tom tillbaka till land A.</p>	<p>Kriterierna för icke-bilateral resor (i princip inom tillämpningsområdet för reglerna för utstationering) och olastade resor måste användas.</p> <p>Från gränsövergången till land B omfattas resan av utstationeringsreglerna (eftersom det rör sig om icke-bilaterala internationella resor). Reglerna för utstationering gäller tills föraren sätter av passagerarna i land B. Förarens resa tillbaka utan passagerare till land A (olastad resa) omfattas inte av reglerna för utstationering.</p>
KOMBINERAD TILLFÄLLIG TRANSPORT	



VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
<p>Flyg och bil tur och retur</p> <p>En chaufför som är anställd av ett företag i land A gör en flyg- och körresa med en i förväg sammansatt grupp som startar och slutar i land A. Gruppen tar ett flyg till land B där den gör en rundresa med en buss som är registrerad i land A och en chaufför som är anställd av samma operatör i land A som organiserade flygresan. I slutet av bussresan till land B flyger föraren och gruppen tillbaka till landet med samma operatör.</p>	<p>Föraren omfattas av utstationeringsreglerna från det ögonblick han/hon börjar köra för att hämta upp passagerarna i land B och slutar när han/hon slutar arbeta för att genomföra denna resa. Ett fall där gruppen skulle vara förhandssammansatt av en resebyrå, som är en annan än bussbolaget/föraren i land A som plockar upp och sätter av passagerarna i land B, skulle inte förändra scenariots natur. Hela vägtransporten utförs under täckmantel av ett reseformulär. Ett annat transportmedel (t.ex. ett flyg) har ingen relevans för utstationeringssituationen eftersom direktiv (EU) 2020/1057 endast är tillämpligt på vägtransporter.</p>
Regelbunden transport	
<p>Två bilaterala transaktioner</p> <p>En förare som är anställd av ett företag i land A utför en persontransporttjänst på en reguljär linje mellan land A-B-C, utan mellanliggande stopp. Föraren plockar upp passagerare i land A, sätter av dem i land B där föraren sedan plockar upp passagerare för att föra dem till land A.</p>	<p>Hela resan (båda bilaterala operationerna) omfattas inte av utstationeringsreglerna.</p> <p>Det viktigaste transportdokumentet som gör det möjligt för vägkontroller att fastställa en typ av transportverksamhet är tillståndet, som bland annat anger typ av trafik, rutt, hållplatser och tidtabell: Artikel 6 i förordning (EG) nr 1073/2009 specificerar att linjetrafik omfattas av tillstånd och anger vilken typ av information som ska ingå i ett sådant tillstånd.</p>
<p>Bilaterala operationer med tre nedläggningsplatser</p> <p>En förare som är anställd av ett företag i land A utför en transporttjänst på en reguljär linje från land A till land B, med mellanliggande stopp i land C och D som endast är avsedda för avstigning av passagerare.</p>	<p>Skäl 10 i direktiv (EU) 2020/1057: "När en förare utför bilaterala transporter från den medlemsstat där företaget är etablerat (nedan kallad etableringsmedlemsstaten) till en annan medlemsstats territorium eller ett tredjeland eller tillbaka till etableringsmedlemsstaten, är tjänstens art nära kopplad till etableringsmedlemsstaten.</p>

<b>VERKSAMHET</b>	<b>INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring</b>
	<p>Det är möjligt att en förare utför flera bilaterala transporter under en och samma resa."</p> <p>Eftersom flera undantagna bilaterala transporter kan utföras under en och samma resa, var föraren inte underkastad utstationeringsreglerna under hela resan.</p> <p>Föraren har satt av passagerare (som gick ombord i land A) i tre olika länder.</p>
<p>Bilaterala operationer med tre upphämningsställen</p> <p>Efter att ha utfört de åtgärder som beskrivs i föregående fall utför föraren en transporttjänst på en reguljär linje från land B till land A, med mellanliggande stopp i land E &amp; F som endast är avsedda för att plocka upp passagerare. Föraren sätter av alla passagerare i land B.</p>	<p>Föraren utförde tre bilaterala transaktioner under en returresa till land B (etableringsmedlemsstat). Eftersom flera undantagna bilaterala transaktioner kan utföras under en resa, omfattades föraren inte av utstationeringsreglerna under hela resan.</p>
<p>ICKE-BILATERALA INTERNATIONELLA TRANSPORTER</p>	
<p>Regelbunden transport</p>	
<p>Bilaterala operationer och flera icke-bilaterala internationella transportoperationer</p> <p>En förare som är anställd av ett företag i land A kör en buss i linjetrafik med passagerare till land B. På vägen till land B tar föraren upp och släpper av passagerare i mer än ett land (C, D, E).</p>	<p>Två principer ska användas för att avgöra när en förare omfattas av utstationeringsreglerna och när han eller hon inte gör det:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Internationella bilaterala transaktioner är undantagna från reglerna om utstationering;</li> <li>2. En ytterligare aktivitet/internationell icke-bilateral operation som är knuten till</li> </ol>

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
	<p>denna internationella bilaterala operation kan undantas**.</p> <p>Följaktligen i detta fall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reglerna om utstationering gäller inte från och med starten av den internationella bilaterala affären;</li> <li>- den första ytterligare aktiviteten (att ta upp eller släppa av passagerare i land C) är också undantagen;</li> <li>- Reglerna för utstationering börjar gälla från och med passagerarens hämtning/avstigning, som startar den andra ytterligare aktiviteten/internationella icke-bilaterala aktiviteten (eftersom föraren redan har utnyttjat möjligheten till en undantagen ytterligare aktivitet);</li> <li>- Föraren förblir utstationerad i det land där den andra ytterligare aktiviteten har påbörjats tills han/hon lämnar detta lands territorium och börjar utstationeras i grannländer genom att passera deras gränser;</li> <li>- Utstationeringssituationen upphör när föraren sätter av de sista passagerarna (detta avslutar den sista ytterligare aktiviteten) och börjar resan tillbaka till land A. Om en ytterligare aktivitet utförs på vägen tillbaka till land A är denna +1 ytterligare aktivitet undantagen från utstationeringsreglerna.</li> </ul>
Bilateral drift med en icke-bilateral internationell transport (1+1)	Föraren utförde en bilateral transport (A till C) med en ytterligare aktivitet i B. Den ytterligare aktiviteten att ta upp/sätta av passagerare i land B är en ytterligare aktivitet som är kopplad till den undantagna internationella bilaterala transporten

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
<p>En förare som är anställd av ett företag i land A utför en transporttjänst på en reguljär linje från land A till B till C, med upptagning av passagerare i land A, ett stopp i land B och avstigning av alla passagerare i land C.</p>	<p>(A till C) och är undantagen från utstationeringsreglerna. Föraren omfattades inte av utstationeringsreglerna under hela resan.</p> <p>Anm. 1: Endast en ytterligare verksamhet som utförs inom ramen för en internationell bilateral insats kan undantas från reglerna om utstationering (1+1-regeln).</p> <p>Anm. 2: Det är inte möjligt för föraren att utföra två undantagna ytterligare aktiviteter under en bilateral returtransport till etableringsmedlemsstaten, om ingen ytterligare aktivitet utfördes under den bilaterala transporten från etableringsmedlemsstaten. Denna möjlighet finns för godstransporter men inte för passagerartransporter (artikel 1.4 tredje stycket i direktiv 2020/1057).</p>
<b>CABOTAGE</b>	
<p>En bilateral operation och cabotage</p> <p>En förare utför en bilateral körning från land A till land B och, efter att ha släppt av passagerare i B, utför cabotagekörningar i B.</p>	<p>Reglerna för utstationering gäller från det att cabotagettransporten i land B inleds till dess att den avslutas, dvs. från det att passagerarna tas upp till dess att de sätts av.</p>
<p>En bilateral operation med ett cabotage + icke-bilateral internationell transport</p> <p>Föraren utför en bilateral körning från land A till C, genom land B. I land B tar föraren upp och sätter av passagerare, och kör sedan till C där alla passagerare sätts av.</p>	<p>Regler för publicering gäller:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cabotage: från det att passagerare tas upp i land B till det att de sätts av i land B;</li> <li>- Internationell icke-bilateral: från det att cabotagetrafiken upphör till dess att passagerarna i land C har landat.</li> </ul>

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
TRANSIT	Samma regler som för godstransporter gäller: transit omfattas inte av reglerna för utstationering.
RESOR UTAN LAST	
Bilateral operation följt av en resa tillbaka till etableringslandet	Samma regler som för godstransporter gäller: den olastade resan tillbaka till etableringslandet omfattas inte av reglerna för utstationering.
En bilateral operation, följt av en resa utan last, följt av en icke-bilateral internationell transport, och avslutad med en bilateral operation (som går tillbaka till etableringslandet).	<p>Samma regler som för godstransporter gäller: resor utan last är antingen inom eller utanför räckvidden beroende på om den operation som de är kopplade till är inom eller utanför räckvidden. I detta fall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Den första bilaterala transaktionen: omfattas inte av utstationeringsreglerna (från utresa från etableringsland A till avresa för passagerare i land B);</li> <li>- Resa utan last: bokföringsreglerna gäller när föraren börjar röra sig mot den plats där föraren ska hämta passagerare för att föra dem till land C (eftersom det senare är en internationell icke-bilateral transaktion som inte omfattas av bokföringsreglerna; därefter utförs resan utan last på grund av denna transaktion som omfattas av tillämpningsområdet);</li> <li>- Föraren är utstationerad i land B tills han lämnar landet vid en gränsövergång och är utstationerad i land C tills föraren sätter av passagerarna;</li> <li>- Föraren är inte utstationerad från och med den tidpunkt då föraren tar upp passagerarna i land C och för dem till etableringsland A.</li> </ul>

VERKSAMHET	INOM eller UTANFÖR tillämpningsområdet: förklaring
	Fråga: Vad händer med tidsperioden mellan det att passagerarna sätter sig i land C och det ögonblick då föraren börjar plocka upp passagerare som ska föras till land A?

\* I artikel 12 i förordning (EG) nr 1073/2009 anges att tillfällig trafik ska utföras med stöd av ett färdblad som ska fyllas i före varje resa. Färdbladet ska minst innehålla information om typen av trafik, den huvudsakliga resvägen och det eller de berörda transportföretagen.

\*\* Föraren är undantagen från reglerna om utstationering om han/hon i samband med en pågående bilateral transport också utför en icke-bilateral internationell transport för att plocka upp passagerare och/eller släppa av dem i den medlemsstat eller det tredjeland som föraren passerar, förutsatt att föraren inte erbjuder passagerartransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passeras. Detsamma gäller för returreisan.

Detta är t.ex. möjligt när föraren utför en bilateral körning utan en full buss och stannar för att ta upp och/eller släppa av ytterligare passagerare längs vägen. Föraren får utföra en undantagen icke-bilateral internationell transport (dvs. en ytterligare aktivitet för att plocka upp och/eller sätta av passagerare) under en bilateral transport från etableringsmedlemsstaten till värdmedlemsstaten. När två på varandra följande bilaterala transporter utförs från och till etableringsmedlemsstaten, får under var och en av de två transporterna en undantagen ytterligare icke-bilateral internationell transport utföras. Detta är en så kallad 1+1-regel.

## **Bilaga 3: Fastställande av tillämplig arbetsrätt - Rom I-förordningen**

Enligt utstationeringsdirektivet är en utstationerad arbetstagare "*en arbetstagare som under en begränsad period utför sitt arbete inom en annan medlemsstats territorium än den stat där han normalt arbetar*"<sup>37</sup>. En utstationeringssituation innebär således att det finns ett stabilt anställningsförhållande i en medlemsstat dit arbetstagaren förväntas återvända efter utstationeringsperioden.

Arbetsgivarens etableringsort innebär inte nödvändigtvis att det finns en arbetsplats i samma medlemsstat. I Rom I-förordningen fastställs vilken nationell arbetsrätt som skall tillämpas på anställningsavtalet, med beaktande av en stadigvarande arbetsplats. Dessa objektiva regler fastställdes mot bakgrund av behovet att skydda arbetstagaren som den svagare parten i ett anställningsförhållande.

För att avgöra vilken lag som är tillämplig på ett anställningsförhållande införs i *Rom I* ett system med flera nivåer:

1. Anställningsavtalet regleras av den lag som parterna valt.

En lagvalsklausul är det första steget för att fastställa tillämplig lag. I förordningen anges att detta lagval inte får utesluta tillämpningen av vissa bestämmelser i den nationella lag som skulle ha varit tillämplig om inget lagval gjorts (dvs. den lag som fastställs enligt punkterna 2 och 3 nedan). Dessa bestämmelser är sådana som inte kan förhandlas bort i ett civilrättsligt avtal.

Detta är i linje med principen att arbetstagaren, som är den svagare parten i ett anställningsförhållande, bör skyddas om avtalet innehåller en ofördelaktig lagvalsklausul.

2. I avsaknad av uttryckligt val av parterna är den tillämpliga lagen i det land i vilket eller från vilket den anställda vanligtvis utför sitt arbete.

Att fastställa det land från vilket den anställda vanligtvis utför sina arbetsuppgifter är särskilt relevant för förare som rutinmässigt utför arbetsuppgifter i olika länder men regelbundet påbörjar och avslutar sin resa i samma medlemsstat. Om det finns flera arbetsplatser kommer den plats från vilken den anställda utför större delen av sina skyldigheter att betraktas som den vanliga arbetsplatsen.

3. Om ingen stadigvarande arbetsplats kan fastställas enligt punkt 2 ovan, kommer tillämplig lag att vara den verksamhetsort genom vilken den anställda anställdes.

---

<sup>37</sup> Artikel 2.1 i direktiv 96/71

Denna bestämmelse är särskilt relevant för anställda som hoppar från en medlemsstat till en annan, utan en fast bas.

4. För att undvika ett alltför stelbent system kan en domare besluta att tillämpa en annan lag om det av omständigheterna i målet framgår att anställningsavtalet har en uppenbart närmare anknytning till ett annat land.

Vid fastställandet av tillämplig lag lägger Europeiska unionens domstol ("EU-domstolen") stor vikt vid begreppet stadigvarande arbetsplats, som den ger en bred tolkning. Andra kriterier, i synnerhet arbetstagarens rekryteringsland, bör betraktas som subsidiära<sup>38</sup>. Vidare har domstolen erinrat om att arbetstagaren är den svagare parten i ett anställningsavtal och därför måste skyddas av de mest gynnsamma lagvalsreglerna<sup>39</sup>.

För att fastställa den vanliga arbetsplatsen bör alla faktorer som kännetecknar arbetstagarens verksamhet beaktas, inklusive: den plats från vilken arbetstagaren utför sina uppgifter, tar emot instruktioner och organiserar sitt arbete, den plats där arbetsredskapen är placerade, platser där transporter huvudsakligen utförs, där varorna lossas och den plats till vilken arbetstagaren återvänder efter slutförandet av sina uppgifter<sup>40</sup>.

När det krävs en kvantitativ bedömning för att avgöra från vilket land arbetstagaren vanligtvis utför sina arbetsuppgifter (till skillnad från tillfälliga eller punktliga arbetsuppgifter), kan inspiration också hämtas från nuvarande praxis för kontroller av social trygghet, där det anses att arbetstid är det lämpligaste kriteriet för att bedöma när en väsentlig del av verksamheten äger rum<sup>41</sup>.

Det är endast om det inte är möjligt att fastställa en stadigvarande arbetsplats, till exempel om föraren utför lika många uppgifter i flera medlemsstater, som det land där anställningsavtalet ingicks kommer att bli en relevant faktor. EU-domstolen vidhåller att anställningsorten endast är en underordnad faktor, som blir relevant under omständigheter där en stadigvarande arbetsplats inte kan identifieras. Med tanke på att domstolen har en bred tolkning av vad som utgör en stadigvarande arbetsplats<sup>42</sup> bör det endast sällan vara nödvändigt att förlita sig på anställningsorten.

Klausulen om närmare anknytning som beskrivs i punkt 4 ovan ska tillämpas av en domare, beroende på de specifika omständigheterna i varje enskilt fall. EU-domstolen har t.ex. slagit fast att den vanliga arbetsorten kan åsidosättas med hänsyn till andra faktorer, såsom var den anställde betalar inkomstskatt, var han omfattas av socialförsäkrings-, pensions-, sjuk- och invaliditetssystem<sup>43</sup>.

---

<sup>38</sup> *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10* av den 15 mars 2011, punkt 46.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, punkt 49 och *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Se Administrativa kommissionen för samordning av de sociala trygghetssystemen (december 2013), *Praktisk vägledning om tillämplig lagstiftning*, s. 29 och 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

<sup>43</sup> *Punkt 41 Schlecker C-64/12*.



Den vanliga verksamhetsorten ändras inte om arbetstagaren tillfälligt anställs i ett annat land. Med andra ord fortsätter lagen i arbetstagarens vanliga vistelseort att reglera anställningsavtalet under hela hans tillfälliga uppdrag i en annan medlemsstat. I Rom I anges att ett uppdrag är tillfälligt om arbetstagaren förväntas återuppta arbetet i ursprungslandet efter att ha utfört arbetsuppgifterna utomlands<sup>44</sup>. Denna punkt återspeglas i *direktivet om utstationerade arbetstagare*: om banden till den vanliga arbetsplatsen bryts, bör det tillfälliga uppdraget i själva verket betraktas som en förändring av den vanliga arbetsplatsen. Föraren bör då vara anställd enligt lagen i den nya medlemsstaten. Till exempel, vid anställningen utförde en förare vanligtvis sina uppgifter i medlemsstat A. Därefter flyttar föraren till medlemsstat B för att på permanent basis utföra en ny uppsättning uppgifter i eller från det territoriet, och med ingen eller liten koppling till medlemsstat A. I en sådan situation har den vanliga arbetsplatsen ändrats från medlemsstat A till medlemsstat B.

1. Den plats från vilken den anställde utför sina arbetsuppgifter.
2. Den plats där den anställde får instruktioner om sina arbetsuppgifter och organiserar sitt arbete.
3. Den plats där hans arbetsredskap är placerade.
4. Den plats där transporten huvudsakligen utförs.
5. Den plats där varorna lossas.
6. Den plats som den anställde återvänder till efter att ha slutfört sina arbetsuppgifter.

*Box 7 - Indikatorer för att fastställa förarens vanliga arbetsplats*

<sup>44</sup> Skäl 36 i förordning (EG) nr 593/2008