

## Frågor och svar om rörlighetspaket 1

Rörlighetspaket 1 är i kraft och de sociala bestämmelserna om förarnas körtider och viloförhållanden tillämpas sedan den 20 augusti 2020. EU-kommissionen arbetar nu för samsyn och ett konsekvent genomförande av de nya bestämmelserna. Därför har kommissionen sammanställt en första uppsättning frågor och svar för att besvara några av de mest brådskande frågorna från transportsektorn. Vid behov kompletteras detta med ytterligare frågor och svar om de övriga bestämmelserna i rörlighetspaket 1. Svaren ska fungera som vägledning för förare, vägtransportföretag och tillsynsmyndigheter för att säkerställa att reglerna tillämpas och kontrolleras på ett enhetligt sätt i hela EU.

*ANSVARFRISKRIVNING: Dessa frågor och svar har utarbetats av kommissionen och är inte bindande för kommissionen. Endast Europeiska unionens domstol har behörighet att avgöra hur EU-rätten ska tolkas. I detta sammanhang bör det noteras att artikel 8.8 och artikel 8.8a i förordning (EG) 561/2006, som omfattas av frågorna 1–6, för närvarande är föremål för ett ogiltighetsförfarande vid domstolen. Exemplet anges i illustrationssyfte och listan med konkreta exempel kommer att utvidgas ytterligare.*

## I. Vad gäller för förares återresor?

[1. Hur ska förarens skyldighet att återvända ”hem” tolkas och tillämpas? Vilka skyldigheter och rättigheter har arbetsgivaren och föraren?]

### *Artikel 8.8a*

Syftet med bestämmelsen är att förbättra arbetsvillkoren för förare inom vägtransportsektorn genom att undvika att de tillbringar alltför långa perioder ute på vägarna.

Transportföretaget är skyldigt att organisera förarnas arbete på ett sådant sätt att de kan återvända (”hem”) inom varje period om tre eller fyra på varandra följande veckor (beroende på om föraren har tagit ut två på varandra följande reducerade veckovilor).

Enligt artikel 8.8a i förordningen måste arbetsgivaren erbjuda och organisera möjlighet för föraren att återvända till något av två alternativa ställen, antingen arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad i det medlemsland där arbetsgivaren är etablerad, eller förarens bostad om den finns på annan ort än arbetsgivarens etableringsort.

Eftersom skäl 14 i förordning (EU) 2020/1054 anger att ”[...] förarna är fria att välja var de tillbringar sin viloperiod”, är det upp till föraren att välja mellan de två alternativ som erbjuds av arbetsgivaren. Detta innebär att arbetsgivaren inte kan tvinga föraren att välja arbetsgivarens arbetsställe som hemkomstort.

I oklara situationer när föraren inte meddelar vilket av alternativen han eller hon väljer, kan arbetsgivaren fatta beslutet enligt vad som är mest praktiskt. Bevis i detta sammanhang är t.ex. ett obesvarat mejl med en fråga om föraren vill återvända till hemorten eller företagets arbetsställe.

Var föraren i slutändan tillbringar sin vila är en helt annan sak. Förordningen föreskriver alltså inte någon särskild plats och det kan inte ske någon överträdelse av EU-rätten på denna punkt. Arbetsgivaren måste dock erbjuda de möjligheter till återvändande som föreskrivs i förordningen. I bestämmelsen fastställs en organisatorisk skyldighet i kombination med en skyldighet att föra motsvarande register för de behöriga myndigheternas kontroller.

Föraren kan välja viloplats, men har ingen möjlighet att befria arbetsgivaren från skyldigheten att organisera arbetet så att han eller hon regelbundet kan återvända ”hem”. Denna skyldighet för transportföretaget kvarstår, oavsett vad föraren uppger, och var han eller hon beslutar sig för att tillbringa sin vila.

Sammanfattningsvis är arbetsgivaren skyldig att erbjuda föraren en möjlighet att återvända antingen till sin bostad eller till arbetsgivarens arbetsställe där föraren är normalt baserad, genom en lämplig organisation av arbetet. Arbetet måste automatiskt ordnas så att detta är möjligt utan att föraren särskilt måste be om det. Var vilan helt konkret äger rum är förarens ensak och kräver inte att arbetsgivaren eller föraren bevarar några särskilda bevis.

Exempel: En polsk chaufför bosatt i Slovakien och anställd av ett företag med säte i Polen utför transporter mellan Frankrike och Spanien. Arbetsgivaren måste ge föraren valmöjligheter och organisera arbetet så att föraren regelbundet kan återvända antingen till bostadsorten (Slovakien) eller till företagets arbetsställe (Polen). Föraren kan dock informera arbetsgivaren om sitt beslut att tillbringa sin viloperiod på annan ort, t.ex. i södra Italien för att semestra där. Efter semestern kommer föraren att ta sig direkt från semesterorten i Italien till den plats där han eller hon ska återuppta arbetet (Spanien eller Frankrike).

[2. Hur ska transportföretaget bevisa att det har organiserat arbetet på ett sådant sätt att föraren har möjlighet att återvända till antingen hemorten eller företagets arbetsställe?]

### *Artikel 8.8a*

Transportföretagen ska använda färdskrivardata, förarnas tjänstgöringslistor eller annan dokumentation för att styrka att skyldigheten att organisera förarens återvändande har uppfyllts (skäl 14 i förordning (EG) nr 561/2006). Annan dokumentation som visar att arbetsgivaren har erbjudit föraren en verklig möjlighet att återvända antingen till bostadsorten eller till företagets arbetsställe kan till exempel vara biljetter eller något annat bevis på andra researrangemang (t.ex. ett bevis på att föraren reste hem med en minibuss som tillhandahölls av arbetsgivaren).

Bevisen ska förvaras i företagets lokaler och läggas fram på begäran av kontrollmyndigheterna i det medlemsland där arbetsgivaren är etablerad eller av kontrollmyndigheterna i något annat medlemsland. Föraren bör inte åläggas att inneha sådana bevis eller att ha bevis på var han eller hon tillbringar en normal veckovila eller längre viloperiod. Efter att ha utfört en vägkontroll kan kontrollmyndigheterna till exempel besluta att begära ytterligare information om en förarens verksamhet hos myndigheterna i det medlemsland där vägtransportföretaget är etablerat. Enligt

förordning (EG) nr 561/2006 och direktiv 2006/22/EG ska medlemsländerna hjälpa varandra att tillämpa förordningen och kontrollera att den efterlevs.

Arbetsgivarens skyldighet att göra det möjligt för en förare att regelbundet återvända är av organisatorisk natur, kombinerat med en skyldighet att föra motsvarande register så att de behöriga myndigheterna kan utföra kontroller. En förklaring/ett undantag som undertecknats av en förare (t.ex. som en del av ett anställningsavtal eller en förklaring om att föraren avstår från rätten att återvända, dvs. innan föraren får ett erbjudande från arbetsgivaren) där han eller hon avstår från sin rätt att välja att återvända "hem" kan därför inte befria arbetsgivaren från skyldigheten att erbjuda en verklig möjlighet att återvända, eller från skyldigheten att organisera arbetet i enlighet med detta.

[3. Vem ska betala för en förarens resekostnader för att återvända till antingen företags arbetsställe eller till bostadsorten?]

#### *Artikel 8.8a*

Om en förare avslutar sin arbetsperiod på den ena av de två platser som han eller hon väljer för återresan eller i närheten av en av dessa platser, uppstår inga extra resekostnader för arbetsgivaren.

Om den arbetsperiod som föregår återkomsten till en av de två platserna slutar på en plats som ligger långt från den valda orten, innebär arbetsgivarens skyldighet att organisera förarnas återresa ett ekonomiskt ansvar för att täcka resekostnader.

Om en förare beslutar att inte utnyttja arbetsgivarens erbjudande om att återvända till sin bostadsort eller till arbetsgivarens arbetsställe och beslutar att tillbringa sin viloperiod på en annan plats, bör eventuella resekostnader till och från denna plats täckas av föraren.

Samma principer gäller för förare som är bosatta i ett land utanför EU och som är anställda av ett företag som är etablerat i EU.

[4. Är bestämmelsen tillämplig på förare som är egenföretagare? Hur kan en förare som är egenföretagare bevisa att han eller hon har fullgjort skyldigheten att återvända till bostadsorten eller till företags arbetsställe?]

#### *Artikel 8.8a*

Artikel 8.8a är endast tillämplig på anställda förare.

I förordning (EG) nr 561/2006 definieras inte vad som avses med ett anställningsförhållande. I avsaknad av en hänvisning till nationell rätt ska begreppet emellertid anses ha en självständig betydelse som grundar sig på objektiva faktorer.

Vid tolkningen av vad som avses kan inspiration hämtas från rättspraxis i liknande situationer (se mål C-658/18, punkt 88 ff.; mål C-147/17, punkt 41 ff.; mål C-316/13, punkt 27 ff.). Huruvida det förekommer ett anställningsförhållande bör fastställas på grundval av fakta om arbetets faktiska utförande, inte utifrån parternas beskrivning av förhållandet. Enligt domstolen ska frågan huruvida en person är anställd eller inte bedömas enligt objektiva kriterier som särskiljer anställningsförhållandet i förhållande till de berörda personernas rättigheter och skyldigheter. Det viktigaste kännetecknet för ett anställningsförhållande är att en person under en viss tid mot ersättning utför arbete åt en annan person under dennes ledning.

Även om definitionen av ”förare som är egenföretagare” i direktiv 2002/15/EG i sig inte är tillämplig inom ramen för förordning (EG) nr 561/2006, kan man också ta hänsyn till denna definition. En verksamhet som bedrivs som ”förare som är egenföretagare” i den mening som avses i den definitionen bör inte anses ge upphov till ett anställningsförhållande i den mening som avses i artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.

Äkta egenföretagare omfattas inte av artikel 8.8a. En person som endast har angetts vara egenföretagare, men vars situation uppfyller de villkor som kännetecknar ett anställningsförhållande i relation till en annan (fysisk eller juridisk) person, ska i stället betraktas som anställd i den mening som avses i artikel 8.8a och omfattas därför av denna bestämmelse.

## **II. Förbud mot att ta en normal veckovila i fordonets förarhytt**

[5. Vad ses som lämplig inkvartering, med hänsyn till kön, under en normal veckovila?]

### *Artikel 8.8*

I lagstiftningen klargörs att regelbundna veckovilor på minst 45 timmar måste tillbringas i lämplig inkvartering som tar hänsyn till kön och har lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. Veckovilorna kan inte tillbringas i fordonets hytt.

Det finns ingen definition eller någon förteckning över kriterier för att definiera begreppet lämplig inkvartering i lagstiftningen, och det är viktigt med flexibilitet när det gäller vilken typ av inkvartering som förare får använda.

I artikel 8.8 föreskrivs dock tydligt att inkvarteringen ska erbjuda lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. Utrymmena bör vara sådana att varje person har möjlighet till privatliv.

Flera typer av inkvartering kan uppfylla dessa kriterier, till exempel hotell, motell, hyrda lägenheter eller privatbostäder.

[6. Vilka bevis bör en förare lägga fram för en kontrollant för att bevisa att han eller hon inte har tillbringat den normala veckovilan i lastbilen utan i en lämplig inkvartering?]

#### *Artikel 8.8*

I artikel 34.3 i förordning (EU) nr 165/2014 anges att medlemsländerna inte ska ålägga förare att redovisa några formulär om sina aktiviteter utanför fordonet. Detta omfattar även situationer där en normal veckovila tas ut utanför fordonet. Tillsynsorganen kan därför inte kräva att förare lämnar in handlingar som styrker att deras normala veckovila före vägkontrollen inte tillbringades i fordonet.

Förare eller arbetsgivare kan endast bötfällas för att inte ha efterlevt förbudet mot att ta ut normal veckovila (eller vila på mer än 45 timmar som tas ut i kompensation) i fordonet om det konstateras att de eller deras förare tar ut en normal veckovila inne i fordonet vid tidpunkten för kontrollen.

### **III. Färjeregler**

[7. Måste en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller tåg, för en resa på 8 timmar eller mer och som har tillgång till sovhytt, tillbringa andra delar av den normala veckovilan i en lämplig inkvartering, eller får han eller hon tillbringa dessa delar av den normala veckovilan i fordonet?]

#### *Artikel 9*

Enligt artikel 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006 får normal veckovila eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila inte tillbringas i ett fordon. De ska tillbringas i lämplig inkvartering, i enlighet med vad som anges i förordningen.

Artikel 9.1 i förordningen handlar om en situation där en förare medföljer ett fordon som transporteras med färja eller tåg, och i detta sammanhang föreskrivs vissa undantag. Även om denna artikel hänvisar till artikel 8 som helhet medger den inte undantag från förbudet i artikel 8.8 mot att ta vissa typer av vila i fordonet. Som framgår av bestämmelsens ordalydelse får de undantag som medges endast avse möjligheten att avbryta vissa viloperioder, dvs. normal dygnsvila, reducerad veckovila eller normal veckovila. Därmed gäller undantaget endast bestämmelsen om att ”vila” utgör varje ”sammanhängande period under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid”.

Det innebär att föraren inte får tillbringa en del av sin normala veckovila i fordonet innan han eller hon går ombord och/eller efter att ha stigit av färjan/tåget.

## **IV. Reducerad veckovila**

[8. Om en förare har tagit ut två reducerade veckovilor i följd, får de två kompensationsperioderna separat läggas till andra viloperioder på minst nio timmar och tas ut under den internationella transporten? ]

### *Artikel 8.6b*

Varje undantag från de allmänna reglerna ska tolkas och tillämpas restriktivt för att inte äventyra lagstiftningens syften. Såsom anges i skäl 8 i förordning (EU) 2020/1054 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 är lagstiftarens avsikt att göra det möjligt för förare som utför internationella långdistanstransporter att återvända hem för normal veckovila och kompenseras för tidigare reducerade veckovilor.

I artikel 8.6b i förordningen anges tydligt att den normala veckovila som tas ut efter två reducerade veckovilor ska föregås av den vila som tas ut som kompensation för de två föregående reducerade veckovilorna och inte av någon annan verksamhet såsom körning eller annat arbete. De två viloperioder som tas ut i kompensation måste vara sammanhängande och läggas till den obligatoriska normala veckovilan efter de två på varandra följande reducerade veckovilorna.

## **V. Överskridande av körtiden i undantagsfall**

[9. Vilka är de exceptionella omständigheter då föraren får överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka? Hur ska sådana exceptionella omständigheter kontrolleras?]

### *Artikel 12.2 och 12.3*

Det är endast tillåtet att överskrida daglig körtid och/eller körtid per vecka för att fordonet ska kunna nå en lämplig plats att stanna på och i den utsträckning som är nödvändig för att garantera säkerheten för personer, fordon eller last, eller under exceptionella omständigheter i de fall då en förare måste nå sin bostad eller arbetsgivarens arbetsställe för att ta ut sin veckovila. Dessa två nya undantag får användas när en förare på grund av oförutsedda omständigheter som är oberoende av förarens eller operatörens vilja (väderförhållanden, trängsel, förseningar vid lastnings- och lossningsplatser osv.) inte kan nå någon av de platser som anges ovan för veckovila utan att bryta mot bestämmelserna om dygns- eller veckovila.

Exempelvis skulle en förare från ett avlägset beläget land som genomför långa internationella transporter och som på grund av oförutsedda omständigheter som försenat resan inte kan nå sin bostadsort, med stöd av denna bestämmelse, inte tvingas tillbringa 45 timmars normal veckovila på en annan plats som inte ligger långt från hans eller hennes bostadsort.

Såsom anges i den nya artikel 12.4 i förordningen ska föraren på utskriften från färdskrivaren, på färdskrivarens diagramblad eller i tjänstgöringslistan för hand ange skälet till avvikelsen från körtidsgränserna. Föraren är därmed ansvarig för den införda informationen.

Förlängningen av körtiderna under de exceptionella omständigheter som nämns ovan får inte leda till att viloperioden efter denna förlängning förkortas. Såsom anges i den nya artikel 12.5 i förordningen ska varje förlängningsperiod enligt denna artikel kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod, före utgången av den tredje veckan efter den vecka under vilken undantaget har tillämpats.

[10. Kan en förare som överskrider den dagliga körtiden och körtiden per vecka på grund av exceptionella omständigheter också överskrida den maximala körtiden på 90 timmar under två veckor?]

#### *Artikel 12.2 och 12.3*

Möjligheten för förare att överskrida daglig körtid och/eller körtiden per vecka under exceptionella omständigheter för att nå sin bostadsort eller arbetsgivarens arbetsställe för att ta ut sin veckovila tillåter inte förare att avvika från den maximala körtid på 90 timmar per två veckor som fastställs i artikel 6.3 i förordning (EG) nr 561/2006.

I den nya artikel 12.2 i förordningen anges tydligt de bestämmelser från vilka föraren får avvika, nämligen artikel 6.1 och 6.2 om maximal daglig körtid och körtid per vecka och artikel 8.2 om skyldigheten för föraren att ta ut en ny dygnsvila inom varje period på 24 timmar efter utgången av föregående dygns- eller veckovila. Föraren måste alltid iaktta den maximala körtiden på 90 timmar under två veckor.

En förare som har kört 56 timmar under en viss vecka (vecka 1) får exempelvis köra ytterligare två timmar efter att ha tagit en rast på 30 minuter för att nå hemmet för att ta en normal veckovila. Under den följande veckan (vecka 2) måste föraren se till att han eller hon inte kör mer än 32 timmar. Denna förlängning på två timmar måste kompenseras av en motsvarande sammanhängande viloperiod före utgången av den tredje veckan efter vecka 1.

## **VI. Multibemanning**

[11. Är en förare som deltar i multibemanning skyldig att ta en rast på 45 minuter i det fordon som är i rörelse? Kan rasten vara längre än 45 minuter? ]

## Artikel 7

En förare som deltar i multibemanning är inte skyldig att ta sin rast på 45 minuter i ett fordon i rörelse bredvid den förare som kör fordonet. Föraren får själv välja om han eller hon vill ta rasten i fordonet i rörelse eller utanför fordonet.

Rasten kan vara längre än 45 minuter om den tas utanför fordonet. Rasten i ett fordon i rörelse ska vara en sammanhängande rast på 45 minuter, i enlighet med det nya (tredje) stycket i artikel 7 i förordning (EG) nr 561/2006. Den återstående tid som tillbringas i fordonet bredvid den förare som kör fordonet ska registreras som tid då arbetstagaren är tillgänglig, i enlighet med artikel 3 b tredje stycket i direktiv 2002/15/EG.

## VII. Gränspassage

[12. När börjar kravet på att för hand registrera gränspassage gälla?]

*Artikel 34.6 f och artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014*

I artikel 34.6 f och 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014 föreskrivs att förare ska föra in symbolen för det land de kommer in i efter att ha passerat ett medlemslands gräns. Skyldigheten gäller från och med den 20 augusti 2020 för fordon utrustade med analoga färdskrivare och från och med den 2 februari 2022 för fordon som är utrustade med digitala färdskrivare.

Föraren ska stanna på närmaste möjliga plats vid eller efter gränsen. När passagen av ett medlemslands gräns sker på en färja eller ett tåg måste föraren föra in symbolen för landet vid ankomsthallen eller ankomststationen.

Det är också viktigt att notera att förare av fordon utrustade med en analog färdskrivare sedan den 20 augusti 2020 är skyldiga att registrera symbolen för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas och avslutas, vilket redan var fallet för fordon utrustade med en digital färdskrivare.