

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. En förarens återresor**

### **1. Hur ska begreppen ”hemvist”, ”arbetsställe” och ”där föraren normalt är stationerad” tolkas och bevisas? Vad händer när ett företag är etablerat i många medlemsländer eller utanför EU?**

#### *Artikel 8.8a*

I enlighet med artikel 26.2 i förordning (EU) 165/2014 och artikel 8.2 i förordning (EG) 1071/2009 ska ”hemvist” förstås som den plats där en person normalt vistas i minst 185 dygn per kalenderår på grund av personlig och yrkesmässig anknytning. När det gäller en förare som har en yrkesmässig anknytning till en annan plats än den där den personliga anknytningen finns, som utför transportverksamhet i olika medlemsländer och som följaktligen kan bo på olika platser i olika medlemsländer, ska hemvisten anses vara platsen för den personliga anknytningen, förutsatt att föraren återvänder dit regelbundet, t.ex. av familjeskäl.

Termen ”arbetsställe” definieras inte i EU:s vägtransportlagstiftning. Enligt artikel 8.8a är det ”arbetsställe” dit föraren ska kunna återvända den plats där föraren normalt är stationerad, dvs. där arbetet är organiserat, där veckovilan normalt inleds och dit föraren regelbundet återvänder inom den medlemsstats territorium där arbetsgivaren är faktiskt och fast etablerad, i den mening som avses i artikel 3.1 a i förordning (EU) 1071/2009. Villkoren för en sådan faktisk och fast etablering av företag som bedriver yrkesmässig trafik fastställs i artikel 5 i förordning (EU) 1071/2009. Där krävs bland annat att företaget har lokaler där det förvarar sin centrala företagsinformation, särskilt alla räkenskaper, personalhandlingar eller handlingar som innehåller uppgifter om förarnas kör- och vilotider.

Om företaget är etablerat i olika medlemsländer i enlighet med kraven i artikel 5 i förordning 1071/2009, ska föraren återvända till det arbetsställe där han eller hon normalt är stationerad. Om företaget är etablerat utanför EU kan arbetsstället ligga i ett tredjeland (endast Schweiz eller ett EES-land), med tillämpning av artikel 2.2 b.

### **2. Hur länge ska transportföretaget spara uppgifter som visar hur det har organiserat förarens arbete på ett sådant sätt att han eller hon har kunnat återvända antingen till sin hemvist eller till företagets arbetsställe?**

#### *Artikel 8.8a*

Enligt artikel 33.2 i förordning (EU) 165/2014 måste företaget spara färdskrivaruppgifter i minst ett år. Arbetstidsregister måste sparas i minst två år enligt artikel 9 b i direktiv 2002/15/EG. Registren ska innehålla dokumentation om hur förarens återresa organiseras, eftersom denna skyldighet senast från den 2 februari 2022 kommer att kontrolleras i företagets lokaler i enlighet med bilaga I (del B) i direktiv 2006/22/EU, ändrat genom direktiv 2020/1057.

### **3. Gäller skyldigheten för föraren att återvända ”hem” fordon som hyrs från ett annat medlemsland och för förare som utför persontransporter?**

#### *Artikel 8.8a*

Förordning (EG) 561/2006, särskilt artikel 8.8a, som reglerar förhållandet mellan anställda förare och arbetsgivare när det gäller hur förarens hemresa ska organiseras, omfattar vägtransporter av gods eller passagerare, oavsett om fordonen hyrs eller ägs av arbetsgivaren eller om de är avsedda för person- eller godstransporter.

### **4. Vad menas med ”mer än 45 timmar [viloperiod] som tas ut som kompensation” som en förare måste ta efter två reducerade veckovilor under två på varandra följande veckor enligt artikel 8.8a andra stycket? När ska kompensationen inledas?**

#### *Artikel 8.8a*

Efter två reducerade veckovilor som tagits under två på varandra följande veckor utanför etableringsmedlemslandet i enlighet med artikel 8.6, ska en förare kunna återvända för att ta en normal veckovila på minst 45 timmar. Enligt artikel 8.6b ska den normala veckovilan föregås av en viloperiod som tas ut som kompensation för de två reducerade veckovilorna under de två föregående veckorna. En förare kan till exempel ta följande viloperioder:

Vecka 1: 24 timmar

Vecka 2: 25 timmar

Vecka 3: 21+20+45 timmar, där 21 timmar är kompensation för vecka 1 och 20 timmar är kompensation för vecka 2.

Den normala veckovilan som tas vecka 3 måste inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av den föregående veckovilan (6x24 timmar), enligt artikel 8.6. Det betyder att kompensationen för de två föregående reducerade veckovilorna måste vara avslutad före utgången av de sex 24-timmarsperioderna då den normala veckovilan ska inledas.

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

### **5. Får en förare som är egenföretagare ta sin normala veckovila i fordonet?**

#### *Artikel 8.8*

Generellt gäller förordning (EG) 561/2006 alla förare, oavsett om de är anställda eller egenföretagare, som utför transporter med fordon som omfattas av förordningen. Det inkluderar förbudet mot att ta en normal veckovila i fordonets förarhytt. Förbudet motiveras av målet att förebygga trötthet bland förare (anställda eller egenföretagare) och förebygga trafiksäkerhetsrisker.

Vissa bestämmelser i förordning (EG) 561/2006 gäller inte förare som är egenföretagare, t.ex. artikel 8.8a som reglerar förhållandet mellan anställda förare och arbetsgivare när det gäller hur förarnas hemresor ska organiseras (se fråga 4). Det är dock inte fallet med förbudet mot att ta en normal veckovila i fordonets förarhytt. I sådana fall ska alla kostnader för inkvartering utanför fordonet täckas av egenföretagaren.

### III. Reducerad vecko- och dygnsvila

- 6. En förare tar två på varandra följande veckovilor (2x24 timmar) utanför etableringsmedlemslandet. När föraren återvänder hem tar han eller hon ut kompensation (2x21timmar) och en normal veckovila (45 timmar). Måste föraren, efter att återvänt hem, ta sin dygnsvila (9 eller 11 timmar) i enlighet med artikel 8.2 före kompensationsvilan och den normala veckovilan?**

#### *Artikel 8.6*

Syftet med artikel 8.6 och 8.6b är att göra det möjligt för en förare som arbetar med internationell långdistanstrafik att kunna åka hem för att få en längre viloperiod bestående av en normal veckovila på minst 45 timmar och kompensation för två reducerade veckovilor som kan ha tagits under de två föregående veckorna.

De här bestämmelserna påverkar dock inte tillämpningen av artikel 8.2, där det fastställs att den dygnsvila som en förare måste ta under varje 24-timmarsperiod efter slutet på föregående dygnsvila eller veckovila får förlängas till en normal veckovila eller en reducerad veckovila, i enlighet med artikel 8.3.

Det betyder att även om denna möjlighet inte uttryckligen nämns i artikel 8.3 kan den även användas i en situation då den normala veckovilan tas tillsammans med kompensation för föregående reducerade veckovilor.

- 7. Kan en förare ta mer än två reducerade veckovilor under referensperioden på fyra veckor som anges i artikel 8.6 tredje stycket? Måste alla reducerade veckovilor kompenseras?**

#### *Artikel 8.6*

I artikel 8.6 anges följande:

”Under två på varandra följande veckor ska en förare ta minst a) två normala veckovilor, eller b) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar”.

Där står också:

”Genom undantag från första stycket får en förare som utför internationella transporter av gods ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför etableringsmedlemsstaten förutsatt att föraren under fyra på varandra följande veckor tar minst fyra veckovilor, varav två ska vara normala veckovilor.”

”Minst” betyder att en förare kan ta fler veckovilor än det minimum som krävs under referensperioderna på två eller fyra veckor.

Enligt artikel 8.6 kan man på vissa villkor ta två reducerade veckovilor under två på varandra följande veckor. Det finns dock ingenting som hindrar att en förare tar andra viloperioder på 24 timmar eller längre under dessa två på varandra följande veckor.

När en förare tar mer än två reducerade veckovilor under en referensperiod på fyra veckor behöver den ytterligare reducerade veckovilan inte kompenseras. Å andra sidan påverkar de inte den skyldighet till kompensation för de två reducerade veckovilorna som krävs enligt artikel 8.6b. Vid mer än två

reducerade veckovilor ska den reducerade veckovila som tas närmast den tidsfrist på sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av den föregående veckovilan som föreskrivs i artikel 8.6 betraktas som den reducerade veckovila som ska kompenseras.

Exempelvis kan en förare under fyra på varandra följande veckor ta den minsta föreskrivna veckovilan i kombination med ytterligare viloperioder i följande ordning:

Vecka 1: 45 timmar (t.ex. lördag –måndag)

Vecka 2: 24 timmar (senast söndag–måndag)

Vecka 3: 24 timmar (t.ex. onsdag–torsdag) och 27 timmar (senast söndag–måndag)

Vecka 4: 21+18 (fredag-söndag) +45 timmar (senast söndag–tisdag) (viloperioderna på 21 respektive 18 timmar är kompensation för två reducerade veckovilor som tas i veckorna 2 och 3 (söndag–måndag) i enlighet med artikel 8.6b, medan den ytterligare viloperioden som tas i vecka 3 (onsdag–torsdag) inte behöver kompenseras).

## **8. Får föraren tillbringa dygnsvilan och den reducerade veckovilan i fordonet?**

### *Artikel 8*

Enligt artikel 8.8 får normal veckovila och annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för föregående veckovilor inte tas i fordonet. Däremot kan föraren välja att tillbringa sin dygnsvila och/eller sin reducerade veckovila i fordonet.

I artikel 4 f i förordning (EG) 561/2006 definieras ”vila” som en sammanhängande tidsperiod då föraren fritt kan förfoga över sin tid. Det framgår tydligt av definitionen att en dygnsvila eller reducerad veckovila endast kan tas i fordonet när det står stilla, eftersom det bara är då som föraren fritt kan förfoga över sin tid.

Dessutom krävs det enligt artikel 8.8 att den normala veckovilan och annan veckovila på mer än 45 timmar ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. Enligt skäl 13 i förordning (EU) 2020/1054 är det nödvändigt för att säkerställa att ”förarnas viloförhållanden är adekvata”. Samma princip gäller för dygnsvila och reducerad veckovila som alltså bara kan tas i fordonet om det har lämpliga sovmöjligheter. Det ligger i linje med de övergripande målen att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor för förarna och förbättra trafiksäkerheten.

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

**9. Enligt artikel 12 andra och tredje stycket får en förare avvika från artikel 6.1 och 6.2 och artikel 8.2 genom att överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka. Om förarens sammanlagda dagliga körtid är mindre än den högsta tillåtna körtiden, kan han eller hon då utnyttja undantaget från artikel 8.2 utan att behöva överskrida den dagliga körtiden eller körtiden per vecka? Om föraren använder detta undantag och inleder sin veckovila senare än efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av den föregående veckovilan, strider det mot förordningen?**

## Artikel 12

Syftet med undantaget är att föraren, i undantagsfall, ska kunna tillbringa sin veckovila ”hemma” (dvs. i sin bostad eller på arbetsgivarens arbetsställe) och inte på en plats som ligger upp till två körtimmar därifrån. Undantaget gör det möjligt att avvika från körtidsbegränsningar (artikel 6.1 och 6.2) och/eller från skyldigheten att ta en dygnsvila inom 24 timmar efter den föregående viloperioden (artikel 8.2). Ibland måste en förare avvika från såväl artikel 6.1 och 6.2 som artikel 8.2, men inte nödvändigtvis. I andra fall, t.ex. då föraren kan köra 1–2 timmar mer utan att överskrida den högsta tillåtna dagliga körtiden på 9 eller 10 timmar enligt artikel 6.1 och den högsta tillåtna körtiden per vecka på 56 timmar enligt artikel 6.2, begränsas undantaget till artikel 8.2.

Artikel 12 tillåter dock inte att en förare avviker från skyldigheten att inleda en veckovila senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av den föregående veckovilan, i enlighet med artikel 8.6 andra stycket. Därför måste undantaget användas med försiktighet.

Om en förare till exempel avslutat sin föregående veckovila klockan 8 på måndagen måste nästa veckovila inledas klockan 8 på söndagen. Om en förare på lördagen (den sjätte arbetsperioden på 24 timmar) började köra klockan 8 och körde i 12 timmar (10 tillåtna timmar+högst 2 timmar enligt undantaget) och tog alla nödvändiga raster (totalt 2 timmar i det här exemplet) kan han eller hon komma ”hem” kring klockan 22 på lördagen. Då kan föraren fortfarande inleda sin veckovila inom den tidsperiod som föreskrivs i artikel 8.6.

### **10. Hur ska man tolka undantaget från artikel 8.2 som anges i artikel 12 andra och tredje stycket? Går det att minska dygnsvilan under en bestämd period (en eller två timmar) som ska kompenseras före slutet av den tredje veckan efter veckan i fråga?**

#### *Artiklarna 8.2 och 12*

Enligt artikel 8.2 måste en förare ta en dygnsvila (minst 9 timmar för reducerad vila eller minst 11 timmar för normal vila) under 24-timmarsperioden efter föregående dygns- eller veckovila.

Undantaget enligt artikel 12 gör det inte möjligt att förkorta dygnsvilan. Det kan dock leda till en situation där en förare på grund av en förlängd körtid (med 1–2 timmar) som är nödvändig för att komma ”hem” på grund av exceptionella omständigheter inte kan slutföra en dygnsvila under 24-timmarsperioden efter slutet på föregående dygns- eller veckovila, i enlighet med artikel 8.2. I det fallet ska dygnsvilan slutföras, utan att reduceras, efter den 24-timmarsperiod som räknas från slutet av den föregående dygnsvilan, genom undantag från artikel 8.2. En sådan dygnsvila får fortfarande förlängas till en veckovila i enlighet med artikel 8.3, förutsatt att veckovilan inleds senast efter sex 24-timmarsperioder i enlighet med artikel 8.6.

### **11. Hur ska extra körtimmar på grund av exceptionella omständigheter kompenseras? Ska t.ex. en extra körtimme kompenseras med en extra vilotimme? Måste rasten på 30 minuter också kompenseras eller bara den extra körtiden?**

#### *Artikel 12 andra, tredje och femte stycket*

Som framgår av artikel 12 femte stycket i förordningen ska en period som utgör en förlängning av körtiden enligt detta undantag kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före slutet av den tredje veckan efter att undantaget använts.

Raster behöver inte kompenseras, bara den extra körtiden.

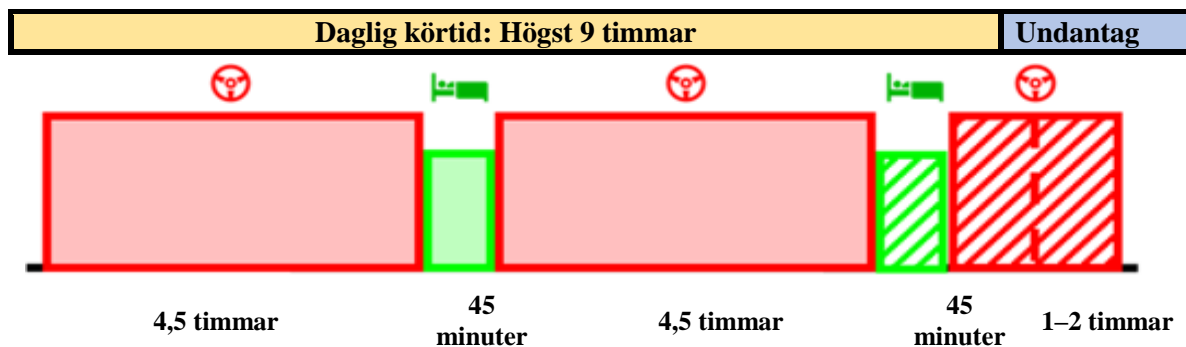
Om en förare t.ex. har kört 1,5 timme längre än den tillåtna dagliga körtiden ska han eller hon kompenseras för den förlängda körtiden genom att lägga till 1,5 timmes viloperiod till en av vecko- eller dygnsvilorna som tas före slutet av den tredje veckan efter veckan i fråga.

## 12. Ska en förare som använder undantaget enligt artikel 12 ta en rast på 30 minuter efter 4,5 timmars körning eller 45 minuter före den extra körtiden?

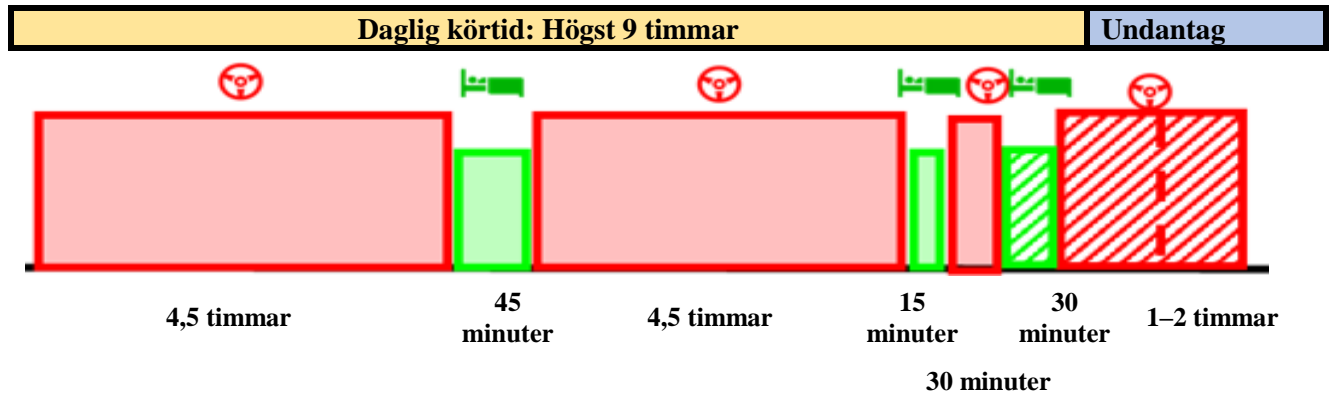
### Artikel 12

Enligt artikel 7 första stycket ska en förare ta minst 45 minuters rast efter en körtid på 4,5 timmar. Artikel 12 andra till femte stycket medger inget undantag från detta krav. Efter 4,5 timmars körning och före nästa körperiod måste alltså föraren ta en rast på 45 minuter. Om föraren har tagit den 45 minuter långa rasten (eller 30 minuters rast följt av en rast på 15 minuter) och efter det behöver fortsätta att köra i ytterligare 1–2 timmar är han eller hon inte skyldig att ta ytterligare en rast på 30 minuter innan körningen återupptas. I fall då föraren får köra 10 timmar under dagen och redan har uppnått den dagliga körtiden men behöver fortsätta att köra ytterligare 1–2 timmar för att komma ”hem” till veckovilan, måste föraren ta ytterligare en rast på 30 minuter före den extra körningen. Däremot behövs ingen extra 30 minuters rast när föraren överskrider den dagliga körtiden med mindre än en timme.

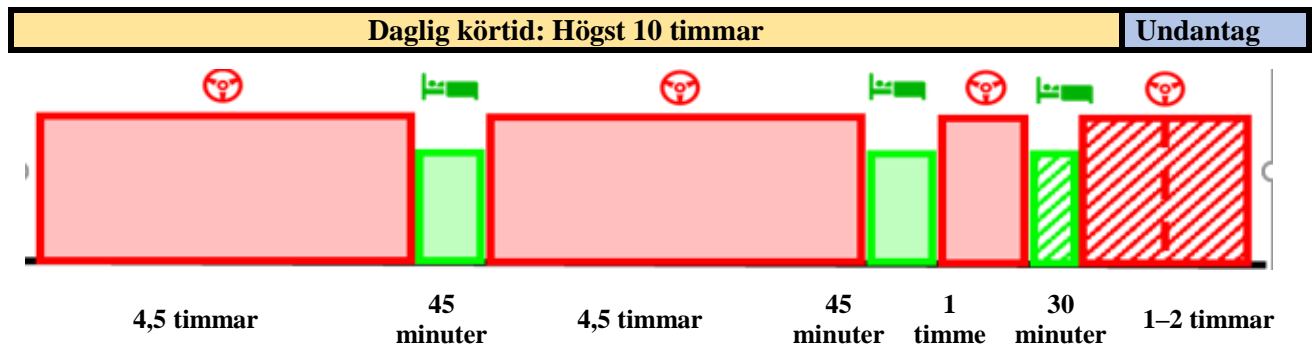
Exempel 1: En förare kör i 4,5 timmar, tar en rast på 45 minuter och fortsätter sedan att köra i ytterligare 4,5 timmar före en ny rast på 45 minuter. Föraren har nått sin dagliga gräns på 9 timmars körning, men behöver fortsätta att köra 1–2 timmar för att komma ”hem”. I så fall kan han eller hon börja köra igen efter rasten på 45 minuter efter den andra körperioden på 4,5 timmar.



Exempel 2: En förare kör i 4,5 timmar, tar en rast på 45 minuter och kör sedan i ytterligare fyra timmar före en rast på 15 minuter. Sedan kör föraren 30 minuter till före en rast på 30 minuter. Detta följer artikel 7 som gör det möjligt att dela upp en rast på minst 45 minuter i två delar, dvs. en rast på minst 15 minuter följt av en rast på minst 30 minuter. Om föraren sedan måste fortsätta att köra 1–2 timmar för att komma ”hem” behövs ingen ytterligare 30 minuters rast.



Exempel 3: En förare kör i 4,5 timmar, tar en rast på 45 minuter och fortsätter sedan att köra i ytterligare 4,5 timmar före en ny rast på 45 minuter. Om den högsta dagliga körtiden är 10 timmar är det tillåtet att köra ytterligare en timme. Om föraren efter den timmen behöver köra i ytterligare 1–2 timmar för att komma ”hem” krävs en ny rast på 30 minuter före den extra körningen.



I alla exempel ovan får föraren ta sin obligatoriska rast i två delar, dvs. minst 15 minuter följt av minst 30 minuter fördelade på den 4,5 timmar långa körperioden i enlighet med artikel 7 andra stycket. Detta påverkar inte skyldigheten (eller inte) att ta ytterligare 30 minuters rast före den förlängda körtiden på 1–2 timmar.

## V. Multibemanning

- 13. Hur ska en rast på 45 minuter registreras i ett fordon i rörelse för den andra förare som deltar i multibemanning, med tanke på att den digitala färdskrivaren automatiskt registrerar förarens tillgänglighet? När under tillgänglighetsperioden kan föraren ta den 45 minuter långa rasten?**

Artikel 7

Enligt artikel 7 första stycket ska en förare ta rast senast efter en körtid på 4,5 timmar. Rasten ska tas omedelbart efter körtiden.

Vid multibemanning har en förare rätt att ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.

Eftersom det inte går att registrera raster i ett fordon i rörelse med de nuvarande färdskrivarna betraktar tillsynsmyndigheterna ofta förarens sammanhängande tillgänglighetsperiod på 45 minuter i en multibemanningsituation som en rast.

#### **14. Går det att dela upp rasten vid multibemanning?**

##### *Artikel 7*

Möjligheten att dela upp en 45 minuters rast i två delar, som ska vara minst 15 minuter följt av 30 minuter, är inte begränsad till ensamkörning. Därför kan förare som kör tillsammans (multibemanning) i princip också dela upp sina raster.

Det skulle dock vara opraktiskt att dela upp rasten vid multibemanning, eftersom det antingen skulle innebära att den andra föraren bara kör i 15 minuter medan den första köraren tar rast och sedan lämnar över ratten till den första föraren, eller att den första föraren tar 15-minutersrasten under den andra förarens hela körtid på 4,5 timmar.

## **VI. Färdskrivare**

#### **15. Hur kan tillsynsmyndigheterna se till att lastning och lossning registreras om det inte finns någon rättslig skyldighet för förarna att föra sådana register?**

##### *Artikel 8.1 i förordning (EU) 165/2014*

Den andra versionen av smarta färdskrivare ska innehålla en ny funktion för automatisk registrering av fordonets position vid lastning och lossning. Registreringen av platsen måste aktiveras av föraren som måste ange om det rör sig om lastning, lossning eller samtidig lastning och lossning för att registreringen ska ske. Aktiveringen görs manuellt genom färdskrivarmenyn.

I förordning (EU) 165/2014 finns det ingen tydlig skyldighet för förarna att registrera lastning och lossning. Men registrering är en viktig del av förarnas arbete och det är viktigt med en full uppsättning register för att säkerställa att kontrollerna är kostnadseffektiva och inte alltför betungande. Därför är det mycket viktigt att förarna får lämpliga anvisningar om hur de ska använda alla funktioner hos smarta färdskrivare så att det finns en full uppsättning register och man kan undvika utdragna kontroller, särskilt vägkontroller.