

Väg- och järnvägsavdelningen,  
Enhet trafikföretag,  
Sektion Regler

Datum  
2014-02-21

## **PROMEMORIA**

# **RÖRANDE KÖR- OCH VILOTIDER SAMT FÄRDSKRIVARE VID VÄGTRANSPORT**

**Framtagen i samarbete med**

**Biltrafikens Arbetsgivareförbund  
Sveriges Åkeriföretag  
Sveriges Bussföretag**

Inledning .....	4
Tillämpning.....	4
Allmänna utgångspunkter .....	5
Restid till annat ställe än ordinarie arbetsplats .....	5
Företagsbegreppet .....	6
Kopiering av digital data.....	6
Hantering och förvaring av diagramblad, utskrifter och kopierad data från analog respektive digital färdskrivare .....	6
Vägledningar.....	7
Husbilar.....	8
Fordon som inte omfattas av Kör- och vilotidsförordningen .....	8
Generella undantag .....	9
Nationella undantag .....	11
Att observera i samband med undantag .....	13
Begreppsförklaring .....	14
Dygn- och veckovila enligt EG-förordning nr 561/2006.....	14
Normal dygnsvila .....	14
Reducerad dygnsvila .....	14
Veckovila .....	15
Körtid .....	15
Rast .....	16
Multibemanning enligt EG-förordning nr 561/2006.....	16
24-timmarsbegreppet enligt EG-förordning nr 561/2006.....	17
12-dagarsregeln vid internationell persontransport .....	17
Förarens skyldigheter .....	18
Förarens ansvar vid kontroll på väg.....	19
Intyg om uppgifter saknas .....	19
Allmänt om färdskrivare och förarkort.....	19
Besiktning av färdskrivare:.....	19
Trasiga färdskrivare: .....	20
Tidsgruppsväljaren:.....	20
Ansvar och kontroll:.....	21
Digitalt förarkort: .....	21
Om förarkortet tappats, stulits eller förstörts:.....	21
När förarkortet inte kan användas: .....	22
Angivande av start- och slutland, respektive start- och slutort:.....	22
Allmänt ansvar för samtliga aktörer i en transport .....	23

*Bilagor Vägledning 1-6*.....23

## Inledning

Promemorian riktar sig till alla som berörs av EU-förordningen om kör- och vilotider, som exempelvis kontrolltjänstemän, chaufförer, åkeriföretag, speditörer, researrangörer, uthyrare av förare, transportköpare, underentreprenörer och huvudentreprenörer.

Syfte med denna promemoria är att tydliggöra och främja en enhetlighet i tillämpningen av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Detta innebär att dokumentet med kort varsel kan komma att ändras utifrån prejudicerande domar och beslut, likaså att dokumentet vid något enstaka tillfälle inte ännu är uppdaterat. Värt att notera är att EU-lagstiftning som offentliggjorts i Europeiska Unionens Officiella Tidning samt EU-domstolens prejudicerande domar är att anse som gällande regelverk. Denna promemoria har tagits fram i samråd mellan Transportstyrelsen och företrädare för transportbranschen och ersätter tidigare promemorior.

## Tillämpning

I enlighet med artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (nedan kallad EG-förordning nr 561/2006) ska bestämmelserna gälla vid vägtransporter enligt artikel 2 i samma regelverk.

I den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare med mera anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt EG-förordning nr 561/2006 samt Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter.

Förordningen (EG) nr 561/2006 ska tillämpas, oberoende av fordonets registreringsland, på vägtransporter som utförs inom medlemsstaterna eller mellan medlemsstat och EES-länderna Island, Liechtenstein och Norge.

I övriga Europa och i stora delar av Asien tillämpas AETR-reglerna. Dessa regler ändrades den 20 september 2010 och överensstämmer därmed i stort med det regelverk som gäller inom EU, det vill säga Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. AETR-reglerna finns att läsa på <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/>

Schweiz betraktas enligt sig själv, FN och bland annat av Sverige som ett AETR-land, medan kommissionen anser att EG-förordning nr 561/2006 gäller i Schweiz trots att landet inte är ett EU-land. Därför kan olika tolkningar om vad som gäller för transport till/från och genom Schweiz förekomma i länder utanför Sverige.

Ordet ”vägtransporter” är definierat i EG-förordning nr 561/2006 som, *all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods*. Om man under någon del av ett arbetspass

kör på väg/område som är upplåten för allmän trafik så omfattas all körning under arbetspasset av kör- och vilotidsreglerna. Detta är huvudregeln, men ett antal undantag beskrivs i denna promemoria.

Artikel 3.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 är uppdaterad vid ett flertal tillfällen, se vidare på Transportstyrelsens webbsida med adressen <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/> och anger att färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon, som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av bestämmelserna i EG-förordning nr 561/2006. Enligt denna förordnings artikel 4 a gäller detta krav oavsett om fordonet är lastat eller olastat.

Enligt artikel 2 i EG-förordning nr 561/2006 ska förordningen tillämpas på fordon som används för vägtransporter av gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

EG-förordning nr 561/2006, artikel 3 innehåller bestämmelser om fordon och vägtransporter som inte omfattas av förordningen och därmed kravet på användning av färdskrivare. Undantagen från förordningen är formulerade på sådant sätt att de beskriver de omständigheter som ligger till grund för undantagen.

EG-förordning nr 561/2006, artikel 1 anger att regelverket ska syfta till att *harmonisera konkurrensvillkoren* mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, *förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten*, vilket legat till grund vid utarbetandet av denna Promemoria. Promemorian har ingen juridisk status. Vid en eventuell tvist är det endast ordalydelsen i förordningarna samt prejudicerande domar som kan läggas till grund för ett slutgiltigt avgörande.

## Allmänna utgångspunkter

Ett fordon som normalt brukas för transporter för vilka undantag gäller, kan omfattas av bestämmelserna när det används för andra transporter. Bestämmelserna lägger inte någon vikt vid ägarförhållandet.

## Restid till annat ställe än ordinarie arbetsplats

Den tid som går åt för att resa eller köra till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av förordningen, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast, utan som annat arbete vilket ska registreras i efterhand på diagrambladet eller förarkortet.

## Företagsbegreppet

I EG-förordning nr 561/2006 har företagsbegreppet flera benämningar. De olika benämningarna är *transportföretag* och *företag*. I artikel 4 p) definieras begreppet *transportföretag*:

*fysiska och juridiska personer, sammanslutningar eller grupper av personer som inte är juridiska personer med eller utan vinstdrivande syfte samt offentliga organ, antingen med egen ställning som juridisk person eller underställda en myndighet med sådan ställning, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller mot betalning eller annan ersättning.*

Artikel 10.4 beskriver aktörer utöver transportföretag som kan hållas ansvariga om avtalade transporttidsscheman inte är förenliga med denna förordning. Det vill säga, företag som inte själva utför vägtransporten, men som har ett självständigt ansvar för att transporttidsscheman är förenliga med reglerna.

Dessa aktörer är:

*företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare (bemanningföretag).*

## Kopiering av digital data

Kopiering av data från digital färdskrivare och förarkort ska ske så ofta att inga data riskerar att gå förlorade. Den tidsperiod inom vilken de relevanta uppgifterna i färdskrivarsystemet ska överföras (kopieras) får inte överskrida 90 dagar för fordonsenheten och 28 dagar för förarkortet. Med relevanta uppgifter avses all data utom detaljerade uppgifter om hastigheten. Dagar enligt denna skrivning avser antal kalenderdagar i följd från aktivitetens första registrering.

Efter avslutat sista arbetspass innan ledighet (ex semester) bör förarkortet kopieras. Senast 28 dagar efter återgång till arbetet bör nästa kopiering genomföras. Detta förutsätter att förarkortet varit urtagat ur färdskrivaren under hela ledigheten.

Kopierade data från fordonsenheter och förarkort, samt eventuella anteckningar och utskrifter, ska arkiveras på ett säkert sätt, i kronologisk ordning, i oförändrat och sökbart skick under minst ett år. Transportföretaget ska organisera förarnas arbete så att de kan följa bestämmelserna, informera förarna på lämpligt sätt om bestämmelserna och regelbundet kontrollera att de följs. Transportföretag ska förvara kopierad data och se till att den alltid förvaras säkert, även om de köper tjänster för kopiering och förvaring.

## Hantering och förvaring av diagramblad, utskrifter och kopierad data från analog respektive digital färdskrivare

Transportföretag som utför vägtransporter och direkt har makt att organisera och kontrollera fordonspersonalens arbete eller kan påverka transportuppdraget är ansvariga för att bevara diagramblad, anteckningar och utskrifter samt kopierad data i kronologisk

ordning i minst ett år. Om ett lotsföretag anlitas är det lämpligt att det behåller en kopia av samma uppgifter.

Observera att annan lagstiftning eller avtal med kund kan kräva att diagramblad, anteckningar om avvikelser, utskrifter och kopierad data i digital form ska sparas längre tid, till exempel enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete i 2 år. Om de används som verifikat enligt bokföringslagen ska de förvaras till och med sjunde året efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades.

## Vägledning

Vägledningarna innebär inte någon ändring av regelverket om kör- och vilotider. Med stöd av artikel 24.1 i EG-förordning nr 561/2006 ska kommissionen biträdas av en kommitté som inrättats med stöd av artikel 18.1 i förordning (EEG) nr 3821/85. Enligt artikel 22.4 ska kommissionen underlätta dialogen mellan medlemsstaterna när det gäller nationell tillämpning av EG-förordning nr 561/2006 med stöd av nämnda kommitté.

Mot denna bakgrund har sex Vägledning (Guidance notes) publicerats av kommissionen i samråd med olika myndigheter, organisationer och transportindustrin, vilka har haft synpunkter på bestämmelserna. Detta i syfte att underlätta tillämpningen av bestämmelserna. De vägledande uttalandena riktar sig till alla som berörs av bestämmelserna. Om man som förare tillämpar möjligheterna som vägledningarna ger i en medlemsstat, kan det i en annan medlemsstat anses som ett brott. Endast EU-domstolens tolkning är slutgiltigt avgörande.

### Vägledning 1.

Ärende: Extraordinär avvikelse från bestämmelserna om minimal vilotid och maximal körtid när det gäller att hitta en lämplig plats att stanna på. (Artikel 12 i förordning (EG) nr 561/2006).

### Vägledning 2.

Ärende: Registrering av en förares restid till en plats som inte är den normala platsen för att ta över eller överlämna ett fordon i enlighet med förordning (EG) nr 561/2006. (Artikel 9 i förordning (EG) nr 561/2006).

### Vägledning 3.

Ärende: Beordrande av avbrott i en rast, dygnsvila eller veckovila för att flytta ett fordon vid en terminal, på parkeringsplatser eller i gränsområden. (Artikel 4 d och 4 f i förordning (EG) nr 561/2006).

### Vägledning 4.

Ärende: Registrering av körtid med digital färdskrivare när förare är involverade i transportverksamhet som innebär många korta stopp. (Artikel 1 i förordning (EEG) nr 3821/85 avseende förordning (EG) nr 1360/2002 (Bilaga 1 B)).

**Vägledning 5.**

Ärende: Blankett för det intyg om aktiviteter som fastställs i kommissionens beslut (2009/959/EU) av den 14 december 2009 om ändring av beslut 2007/230/EG om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet.

**Vägledning 6.**

Ärende: Registrering av tid som en förare tillbringar ombord på en färja eller ett tåg där föraren har tillgång till en sovbräda eller en liggvagnsplats. (Artikel 9.1 i förordning (EG) nr 561/2006).

**Husbilar**

Begreppet ”husbil” kan bestå av följande fordonsslag (se registreringsbeviset):  
personbil = PB, lastbil = LB, buss = BUSS.

En personbilsregistrerad ”husbil” omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna när totalvikten för fordonet eller för fordonskombinationen vid tillkopplat släp, överstiger 3,5 ton och transporten är kommersiell.

En personbilsregistrerad ”husbil” omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna när totalvikten för fordonet eller för fordonskombinationen vid tillkopplat släp, överstiger 7,5 ton även om transporten INTE är kommersiell. (Källa: ECJ C-317-12 Daniel Lundberg).

En lastbilsregistrerad ”husbil” omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna när totalvikten för fordonet eller fordonskombinationen vid tillkopplat släp, överstiger 3,5 ton och transporten är kommersiell.

En lastbilsregistrerad ”husbil” omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna när totalvikten på fordonet eller fordonskombinationen vid tillkopplat släp, överstiger 7,5 ton även om transporten INTE är kommersiell.

En bussregistrerad ”husbil” omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna oavsett totalvikt och antalet sittplatser om transporten är kommersiell. Har bussen mellan 10 och 17 sittplatser inklusive föraren, och uteslutande används för icke-kommersiella transporter omfattas den inte av kör- och vilotidsbestämmelserna.

**Fordon som inte omfattas av Kör- och vilotidsförordningen**

Fordon som på grund av sin byggnation inte är avsedda för gods- eller persontransport, till exempel betongpump, separatlastare och motorfordonsmonterad skylift, omfattas inte av EG-förordning nr 561/2006 även i de fall de medför lös utrustning som tillhör maskinen och som krävs för dess drift. Om fordonet brukas för transport av annat gods, till exempel en betongpump som medför betong, omfattas transporten av regelverken. Ett fordon enligt ovan, med tillkopplat släp för godstransporter, omfattas av regelverket.



## Generella undantag

Vägtransporter (a) – i)) nedan omfattas inte av förordning (EG) nr 561/2006, förordning (EEG) nr 3821/85, förordning SFS 2004:865, förordning SFS 1993:185 (AETR) och SFS 2005:395 (Lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete).

Anställda förare omfattas av SFS 1982:673 (Lag om arbetstid).

**Enligt artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 skall denna förordning inte tillämpas på vägtransporter med:**

**a) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.**

Linjens längd räknas som tillryggalagd vägsträcka. Linjens längd räknas mellan första och sista hållplats. För ringlinje räknas hela sträckan från utgångspunkten och tillbaka till utgångspunkten. Om samma linjenummer har varierande körsträcka för olika turer, räknas linjelängden för den längsta körsträckan som linjens längd.

Byte av chaufför och/eller längre uppehåll räknas inte som att ny linje påbörjas. (Källa: Svea Hovrätt dom B 1358-96 av den 02 febr. 1999, ECJ nr: C-47/97 E. Clark & Sons med flera och nr C-387/96 Anders Sjöberg.)

**b) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen.**

Undantaget omfattar fordon och fordonskombinationer som får framföras med en högsta tillåtna hastighet av 40 km/h.

**c) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll.**

Undantaget gäller både egna och inhyrda fordon i dessa situationer. Observera att det gäller fordon som hyrs utan förare.

**d) fordon som används i nödsituationer eller för räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd.**

Undantaget är generellt för alla fordon när de brukas i samband med katastrofer eller räddningsoperationer. Fordonen behöver inte vara specialutrustade för ändamålet. Transporter i samband med humanitärt bistånd måste vara icke-kommersiella.

**e) specialfordon som används för sjukvårdsändamål.**

Undantaget är knutet till att fordonet är specialutrustat för sjukvårdsändamål. Det vill säga, ambulanser, djurambulanser, blodbussar, skärmbildsbussar och andra specialfordon som används i samband med medicinsk behandling.

Transport av sjuka, till eller från vårdinrättning, som inte innefattar något vårdmoment under transporten, som till exempel sjuktransporter (lättambulanser), omfattas inte av undantaget.

**f) specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat.**

Undantaget gäller fordon som speciellt utrustats för fordonsbärgning (karosserikod 76 eller 91). Sådana specialutrustade fordon kan även vara utrustade med lastutrymme där det är möjligt att placera och transportera gods. Observera att undantaget är knutet till fordonets konstruktion och inte till dess användningssätt. (Källa: ECJ C-79/86 Joseph S. W. Whitelock)

**g) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift.**

Texten måste läsas som två separata stycken:

*”Fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll”* avser enbart provning i samband med ovanstående, och

*”nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift”* avser fordon som ännu inte tagits i bruk.

Ett fordon är att betrakta som taget i bruk då beställaren/brukaren övertar fordonet driftfärdigt från försäljningsställe/ombyggnadsplats. Ett fordon som enbart brukas i demonstrationssyfte, lastat eller olastat, eller lånas ut i kunds transportverksamhet ska anses ha tagits i drift. Detta oavsett registreringen vid tillfället eller om fordonet framförs med saluvagnsskylt, så kallad ”grön skylt”.

**h) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods.**

Det är två villkor som måste vara uppfyllda för undantaget. Det vill säga, icke-kommersiell och maximalt 7,5 tons högsta tillåtna vikt för fordonet eller fordonskombinationen, vid tillkopplat släp.

Med begreppet icke-kommersiell avses att det omfattar transport av gods som enskild utför för sin egen räkning och/eller uteslutande inom ramen för en hobbyverksamhet, även när denna verksamhet delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående och någon ersättning inte utgår för transporten. Fordonets ägarförhållande har ingen betydelse för om transporten är kommersiell eller inte. (Källa: ECJ C-317-12 Daniel Lundberg).

Med maximalt 7,5 tons högsta tillåtna vikt för fordonet eller fordonskombinationen, vid tillkopplat släp avses den sammanlagda totalvikten för de sammankopplade fordonen. Detta gäller även om fordonet/fordonskombinationen för tillfället är olastat.

**i) kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.**

Observera att det kan skilja mellan klassningen av ”veteranfordon” mellan länderna. I den engelska förordningstexten hänvisas till fordon som har en historisk status. Detta likställs i Sverige med de fordon som är skattebefriade på grund av ålder, alltså att de är 30 år eller äldre, enligt SFS 2006:227 (Vägtrafikskattelagen, 2 kap. 2 §).

## Nationella undantag

**Artikel 13 i EG-förordning nr 561/2006** ger varje medlemsstat inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, möjligheten att medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 till 9, och förena sådana undantag med särskilda villkor. Sverige har valt att förena ett av undantagen (punkt 8) med ett särskilt villkor utöver vad som framgår av regelverket. Oavsett om förare är undantagna enligt artikel 13 eller inte, så omfattas de av Vägarbetsdagslagen (SFS 2005:395). Detta gäller även för egenföretagare.

Observera att dessa undantag är nationellt antagna i Sverige och gäller transporter som utförs på svenskt territorium av svenska eller utländska förare/fordon. Eftersom överenskommelse med annan medlemsstat saknas, kan undantagen därmed inte förväntas gälla i annat land.

- 1. Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget.**

Undantaget gäller all användning av egna, eller fordon som hyrts utan förare, från och till primärproducentens företag inom en radie av högst 100 km från den plats där företaget är beläget.

- 2. Jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.**
- 3. Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton och som inom en radie av 50 km från den plats där företaget är beläget transporterar material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, förutsatt att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.**
- 4. Fordon som uteslutande används på öar med en areal av högst 2300 kvadratkilometer, och som inte är förenad med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon.**

Som en jämförelse kan nämnas att Gotland är 2994 km<sup>2</sup> och är därmed för stor samt att Öland är 1347 km<sup>2</sup>, men har broförbindelse. Dessa öar omfattas därmed inte av undantaget. Observera att fordonet endast kan användas på ön. Väljer man att lämna ön faller undantaget och man ska därmed uppfylla kör- och vilotidsbestämmelserna i sin helhet.

- 5. Fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare.**

Undantaget gäller endast övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis och förutsätter att det inte handlar om en kommersiell transport.

Vid praktik på arbetsplats eller inom ramen för gymnasial utbildning. Det vill säga, vid övningskörning i kommersiell transport ska förarkort eller diagramblad användas av föraren (den som fysiskt framför fordonet). Den som sitter bredvid den som övningskör ska också använda förarkort eller diagramblad, såsom vid multibemanning (tidigare ofta kallat 2-förarsystem). Tiden för förare 2 registreras vid färd som tillgänglig med automatik i den digitala färdskrivaren. Vredet på analog färdskrivare ska för förare 2 ställas på ”fyrcant” för tillgänglighet.

Enligt kör- och vilotidsreglerna betraktas man som förare när man kör, eller när man i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning. Enligt körkortsbestämmelserna betraktas man dock inte som förare, eftersom man saknar rätt körkortsbehörighet.

## **6. Fordon som används i samband med underhåll av:**

### **Avloppsanläggning.**

Undantaget gäller exempelvis fordon som används för slamsugning, spolning och inspektion av avloppsnätet. Detta gäller även när fordonet används för transport av uppsuget material till för ändamålet lämplig deponeringsplats.

### **Översvämningsskyddsanläggning.**

Arbeten med anläggning av dammar generellt är inte undantaget, men arbete med rena översvämningsskydd vid eller inför risk för översvämning ska betraktas som undantaget.

### **Vatten- gas- och elanläggningar.**

Undantaget gäller transporter i samband med underhåll av existerande anläggningar, men inte nybyggnad och utökning.

### **Underhåll och kontroll av vägar.**

Underhåll och kontroll inkluderar transporter i anslutning till bättring av skador och slitage, snöröjning, sandning och liknande. I snöröjning ingår även bortforsling av snö från gator och torg till deponiställe. Fordon som används för sandning är undantagen under körning till och från silo/sandupplag till det ställe sandningen börjar respektive slutar. Däremot är inte transporter från sandtag till påfyllning av silo/sandupplag undantagna.

Transporter i anslutning till nybyggnads- och anläggningsverksamhet är inte undantagna. Breddning eller förändring av exempelvis en vägs sträckning kan aldrig betraktas som vägunderhåll.

### **Dörr-till-dörr-insamling och bortskaffande av hushållsavfall.**

Undantaget omfattar transport med fordon som används vid dörr-till-dörr-insamling och bortskaffande av hushållsavfall. Transport från deponeringsanläggning eller från uppsamlingsställe till återvinningsanläggning eller mellanlagring omfattas inte av undantaget. Transporter av containrar och liknande som exempelvis innehåller bygg-

och industriavfall jämställs med vilken annan transport som helst och omfattas inte av undantaget. (Källa: ECJ C-335/94 Mrozek med flera och C-39/95 Pierre Goupil)

### **Telekommunikationstjänster**

Undantaget gäller fordon som används i samband med telekommunikationstjänster.

### **Radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller mottagare.**

Undantaget gäller fordon som används i samband med radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare. Undantaget gäller inte allmänna transporter av sådan utrustning.

### **7. Fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport.**

Undantaget är knutet till att fordonet uteslutande används till icke-kommersiella transporter. Om fordonet används i förvärvsverksamhet är transporten kommersiell.

### **8. Fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar och för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder.**

Undantaget gäller de fordon som samlar upp mjölk från bondgård. Det saknar betydelse om det som transporteras hämtas från kylrum eller medtas i flaskor, containrar eller dylikt. Motsvarande gäller vid återtransport av mjölkkärl och mjölkprodukter för utfodring av djur. OBS! Denna transport omfattas dock av bestämmelserna i förordningen (SFS 1994:1297) om vilotid vid vissa vägtransporter inom landet.

Transporter mellan mejerier omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

### **9. Fordon som används för transport av djuravfall eller djurkadaver, som inte är avsedda som människoföda.**

### **10. Fordon som används för transport av levande djur från bondgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på 50 kilometer.**

### **11. Specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning.**

När ett fordon eller en fordonskombination där någon av de ingående fordonsenheterna har en specialanpassning som krävs för cirkus och nöjesfältsutrustning, räknas hela fordonskombinationen som specialfordon. Undantaget är inte knutet till ägarförhållandet. Ett fordon som inte har någon specialanpassning, exempelvis en ensam dragbil med vändskiva, omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

### **Att observera i samband med undantag**

Om diagramblad brukas trots undantag från regelverken, kan eventuellt problem uppstå för kontrollpersonalen att utreda omständigheterna kring transporten. För att eliminera detta bör det framgå av diagrambladet vilken verksamhet som utförts, annars kan bladets information felaktigt betraktas som att man omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna.

Vid körning med ett fordon som är utrustat med digital färdskrivare, bör man av samma anledning, aktivera läge OUT vid undantagen körning. Denna aktivering kan göras med eller utan förarkort i färdskrivaren.

Observera att om undantagen körning utförs under del av arbetspass som i övrigt omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna betraktas den undantagna körningen som ”annat arbete”<sup>1</sup>. Tiden som ägnas åt att köra fordonet under sådant ”annat arbete” räknas inte in i den dagliga körtiden, körtid per vecka eller körtid under två på varandra följande veckor.

## Begreppsförklaring

### Dygns- och veckovila enligt EG-förordning nr 561/2006

Vila är den tidsperiod då föraren fritt förfogar över sin tid, och som består av normal eller reducerad dygns- respektive veckovila.

#### Normal dygnsvila

Definitionen enligt EG-förordning nr 561/2006 av en normal dygnsvila är en sammanhängande viloperiod om minst 11 timmar. Det vill säga, totalt minst 11 timmar inom 24-timmarsperioden.

Som alternativ får en normal dygnsvila delas i två delar (delad dygnsvila). Den första delen måste bestå av minst 3 sammanhängande timmar och den avslutande delen av minst 9 sammanhängande timmar. Det vill säga, totalt minst 12 timmar inom 24-timmarsperioden.

Inom varje 24-timmarsperiod ska föraren ha slutfört en godkänd dygnsvila. En ny 24-timmarsperiod börjar alltid när föraren har avslutat en godkänd dygns- eller veckovila och börjar köra ett fordon, är tillgänglig eller utför annat arbete som omfattas av förordningen.

Dygnsvila får tas i fordonet om det står stilla och är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare.

Föraren kan, om han medföljer ett fordon som transporteras med färja eller tåg (sovbrits eller liggplats krävs), avbryta en normal dygnsvila högst två gånger för att ägna sig åt andra aktiviteter än vila. Exempelvis köra till en lämplig plats för att fortsätta viloperioden. Sådana avbrott får dock inte vara längre än en timme sammanlagt och räknas som ”annat arbete” även om körning utförts, vilket registreras av färdskrivaren. Dygnsvilan ska sedan fullgöras, så att den totala vilotiden uppgår till minst 11 timmar eller 3 + 9 timmar.

#### Reducerad dygnsvila

Dygnsvilan får reduceras till som minst 9 timmar högst tre gånger mellan två veckovilor.

En reducerad dygnsvila (en viloperiod om minst 9 men mindre än 11 timmar) får inte

---

<sup>1</sup> Bransch- och arbetsgivareorganisationerna har en avvikande mening om detta stycke.

avbrytas.

## **Veckovila**

En veckovila måste inledas senast efter sex tjugofyrtimmarsperioder (6 x 24 timmar = 144 timmar) räknat från slutet av föregående veckovila.

Normal veckovila är en viloperiod på minst 45 timmar sammanhängande.

Veckovilan får förkortas från 45 timmar till som minst 24 timmar (reducerad veckovila).

En förare måste ha minst en veckovila under en kalendervecka. Det finns inget som hindrar en förare att ta flera veckovilor under en och samma kalendervecka.

Om föraren har en reducerad i stället för en normal veckovila ska skillnaden kompenseras upp till en normal vila (45 timmar). Tidsskillnaden kompenseras i ett sammanhängande block tillsammans med en annan vila om minst 9 timmar. Kompensationen ska vara klar före utgången av den tredje veckan efter veckan då reduktionen gjordes. Normal eller reducerad veckovila får hållas i fordonet så väl på hemort som på annan ort. Om vila tas i fordonet ska det stå stilla och vara utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare.

En veckovila som börjar under en vecka och fortsätter in på följande vecka får hänföras till endera av dessa veckor, men inte till båda.

Om veckovilan enligt ovan är minst 69 sammanhängande timmar får den dock hänföras till båda kalenderveckorna. Därmed anses kravet på en normal veckovila om 45 timmar respektive reducerad veckovila om 24 timmar vara uppfyllt. Delen av vilan om minst 24 timmar betraktas då som en reducerad veckovila.

## **Körtid**

Körtid är tid som registreras som körning i färdskrivaren eller manuellt av föraren i enlighet med kravet i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3821/85 då färdskrivaren är ur funktion.

En förare som någon gång under en 24 timmarsperiod utför en transport som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006, omfattas av krav på rast, dygns- och veckovila samt begränsning av körtid per vecka och under två på varandra följande veckor<sup>2</sup>.

Den maximala körtiden per vecka är 56 timmar och under två på varandra följande veckor maximalt 90 timmar.

---

<sup>2</sup> Bransch- och arbetsgivareorganisationerna har en avvikande mening om detta stycke.





30-timmarsperioden räknas som påbörjad då arbetet börjar för respektive förare. Om förare 1 börjar arbeta och köra klockan 09.00 så börjar hans 30-timmarsperiod klockan 09.00. Om förare 2 börjar arbeta på t ex lagret klockan 06.00 och han klockan 10.00 ((artikel 4 o) i 561/2006) kliver in i ett multibemanningsystem så har hans 30-timmarsperiod börjat klockan 06.00.

Att sitta bredvid den förare som kör ska registreras som tillgänglighet, om inte annat arbete utförs. De flesta medlemsstater i EU, däribland Sverige, tillämpar regelverket så att tillgänglighet kvalificerar för, och tillgodoräknas som rast.

## 24-timmarsbegreppet enligt EG-förordning nr 561/2006

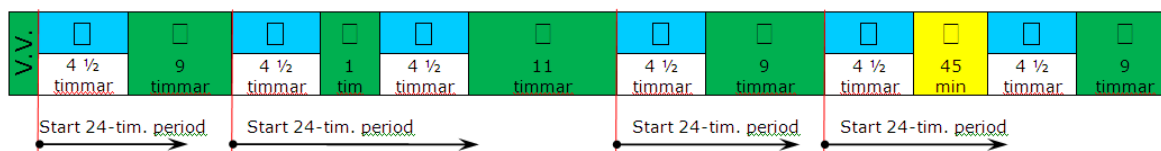
Det förekommer två olika 24-timmarsbegrepp i EU-förordning nr 561/2006.

### 24-timmarsbegreppet i samband med dygnsvila.

När föraren avbryter vilan, efter en godkänd dygns- eller veckovila, påbörjas alltid en ny 24-timmarsperiod, förutsatt att föraren kommer att utföra uppdrag som omfattas av EG-förordning 561/2006.

Inom varje 24-timmarsperiod ska föraren ha slutfört en godkänd dygnsvila. En ny 24-timmarsperiod börjar alltid när föraren har avslutat en godkänd dygns- eller veckovila och börjar köra ett fordon, är tillgänglig eller utför annat arbete som omfattas av förordningen.

Föraren får naturligtvis vila längre, men de krav på vilotider som regelverket minst kräver måste tas ut inom 24 timmar efter att tjänstgöringen påbörjades. När föraren uppfyllt kravet på dygnsvila inom 24-timmarsperioden och börjar arbeta igen startar nästa 24-timmarsperiod. Detta gäller oavsett om 24 timmar förflutit sedan föregående period påbörjades.



### 24-timmarsbegreppet i samband med veckovila.

Detta 24-timmarsbegrepp används enbart vid beräkningen när den nästkommande veckovilan senast måste påbörjas. Beräkningsperioden börjar löpa då en godkänd veckovila avslutas oavsett vilken tid på dygnet eller veckodag det är. Regeln innebär att man senast 6 x 24 timmar = 144 timmar efter en godkänd veckovila ska påbörja en ny veckovila. En ny 6 x 24-timmarsperiod startar alltid när en godkänd veckovila avslutas, även om den tidigare 6 x 24-timmarsperioden ännu inte löpt ut.

## 12-dagarsregeln vid internationell persontransport

Från och med den 4 juni 2010 får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport med buss, skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, **förutsatt att:**

- transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland än där transporten påbörjades.
- föraren efter resan tar ut två normala veckovilor, eller en normal veckovila och en reducerad veckovila. Reducerad veckovila ska kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje veckan som infaller efter undantagsperioden.
- fordonet måste efter den 1 januari 2014 vara utrustat med digital färdskrivare.
- fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden 22.00 - 06.00 har fler än en förare, eller att en körperiod inte får överstiga tre timmar.

Texten "*en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport*" ska läsas i två delar.

- "*en förare som utför*" handlar just om förarens aktiviteter. Hur frekvent föraren tillåts utföra sådana transporter är inte tydligt definierat.
- "*en tillfällig internationell persontransport*", avser begreppet tillfällig trafik (beställningstrafik) och inte linjetrafik.

Transporten (observera singularis) som avses här anses fullbordad och avslutad när resegruppens beställda transport upphör.

### **Förarens skyldigheter**

Under varje arbetspass som föraren omfattas av EU-förordningen ska föraren förutom sin körtid, redovisa tillgänglighet, rast/vila kortare än 3 timmar och allt annat arbete för samma eller annan arbetsgivare, såväl inom som utom transportsektorn. Denna registrering ska göras, om det inte registrerats automatiskt i färdskrivaren, för hand på ett diagramblad, eller med funktionen manuell inmatning föra in uppgifterna i den digitala färdskrivaren.

När föraren börjar ett nytt arbetspass ska symbolen för det land man befinner sig i anges. Föraren ska alltid, även när förarkortet lämnas kvar i färdskrivaren, föra in symbolen för det land där arbetspasset slutar (S för Sverige).

Om föraren utför/utfört körning som omfattas av EU-förordningen innevarande dag eller någon av de föregående 28 kalenderdagarna ska information om aktiviteterna för dessa dagar medföras och kunna visas upp vid en vägkontroll. Om föraren har ett förarkort för digital färdskrivare ska detta medföras, även när föraren kör ett fordon med analog färdskrivare. En förare som kör ett fordon med analog färdskrivare och innehar ett förarkort har skyldighet att medföra förarkortet.

När en förare i Sverige blir kontrollerad vid en vägkontroll av Polis ska föraren erhålla bevis om vilken kontrollperiod som kontrollerats och eventuella överträdelser ska framgå. Beviset som Polisen i Sverige använder vid vägkontrollen är blanketten "*Road Side Check form*". Om kontrollperioden och eventuella överträdelser varit föremål för sanktioner eller

rapporteftergift inom de 28 kalenderdagarna föraren är skyldig att medföra uppgifter om, ska blanketten ”*Road Side Check form*” medföras och kunna uppvisas. Blanketten eller andra relevanta uppgifter bör därefter bevaras av transportföretaget under minst 1 år.

Diagramblad och förarkort får tas ut ur färdskrivaren först när föraren avslutat sin dagliga körtid, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt, som till exempel vid fordonsbyte eller kopiering av information från förarkortet. Inget diagramblad eller förarkort får användas längre tid än det är avsett för (24 timmar för diagramblad och 5 år för förarkort).

Om det finns mer än en förare i ett fordon som är utrustat med digital färdskrivare ska förarna förvissa sig om att rätt förarkort stoppas in i rätt kortplats i färdskrivaren. Den som rent fysiskt framför fordonet ska ha sitt förarkort i kortplats 1 och ”andreföraren” ska samtidigt ha sitt förarkort i kortplats 2.

### **Förarens ansvar vid kontroll på väg**

Föraren av ett fordon utrustat med analog färdskrivare ska på kontrolltjänstemannens begäran kunna visa upp diagramblad för innevarande dag och de diagramblad som föraren använt under de föregående 28 kalenderdagarna. Även förarkort för digital färdskrivare ska kunna visas upp om föraren är innehavare av giltigt sådant. Föraren ska även kunna uppvisa eventuella noteringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 kalenderdagarna.

### **Intyg om uppgifter saknas**

Vid internationella transporter där föraren saknar redovisning av aktiviteter kräver vissa medlemsstater att ett intyg om detta medförs. Detta gäller då föraren varit ledig, tillgänglig, arbetat med andra arbetsuppgifter, sjukskriven, haft semester eller kört ett fordon som inte omfattas av förordningen. De medlemsstater som kräver intyget finns på Kommissionens hemsida.

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/doc/forms/2007\\_form\\_attestation\\_of\\_activities\\_update2010.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/doc/forms/2007_form_attestation_of_activities_update2010.pdf)

Intyget finns att hämta på Transportstyrelsens hemsida

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/>

Intyget ska vara maskinellt utskrivet och undertecknat före en resa. Intyget ska förvaras i original tillsammans med diagramblad, anteckningar och övriga färdskrivaruppgifter.

## **Allmänt om färdskrivare och förarkort**

### *Besiktning av färdskrivare:*

Färdskrivaren ska besiktas senast två år efter föregående besiktning. Denna besiktning ska utföras av en ackrediterad färdskrivarverkstad.

Om färdskrivaren inte genomgått besiktning inom föreskriven tid får fordonet endast brukas:

1. vid provkörning i omedelbart samband med reparation av färdskrivaren,
2. för färd kortaste lämpliga väg till en godkänd verkstad för reparation eller besiktning samt
3. vid transporter där färdskrivare inte krävs.


*Trasiga färdskrivare:*


Hur arbetsgivare och förare ska agera om färdskrivaren är trasig eller fungerar felaktigt regleras i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85, artikel 16.


1. Om utrustningen går sönder eller fungerar felaktigt, ska arbetsgivaren låta en ackrediterad färdskrivarverkstad reparera den så snart som omständigheterna medger. Om fordonet inte kan återvända till stationeringsorten inom en vecka från den dag utrustningen gick sönder eller funktionsfelet upptäcktes, ska reparationen göras under resans gång.
2. När en färdskrivare inte fungerar ska föraren anteckna de olika tidsperioder som inte registrerats eller skrivits ut på riktigt sätt av färdskrivaren. Det görs på diagrambladet, utskrifter eller på annat papper. Anteckningen ska fästas vid diagrambladet eller medfölja förarkortet under minst 28 kalenderdagar, för att därefter lämnas till transportföretaget. Anteckningen ska innehålla det namn och kortnummer som finns på förarens kör- och förarkort (inte personnummer). Dokumentet ska signeras av föraren.

*Tidsgruppsväljaren:*

Det finns inga regler om hur tidsgruppsväljaren ska ställas in vid färd. Däremot finns det regler om inställningen vid uppehåll i färden.

Symbolen  (säng) ska användas vid raster och dygnsviloperioder. Under denna tid får föraren inte köra eller utföra något annat arbete.

Vid uppehåll i färden gäller att symbolen  (annat arbete) ska användas när föraren utför annat arbete än körning. I begreppet ”annat arbete” ingår allt annat arbete än körning, för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn. Som annat arbete räknas också att förflytta sig från hemmet eller arbetsplatsen, till en annan plats än den ordinarie, för att ta över ett fordon. Om förflyttningen sker med ett fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna ska färdskrivaren användas och förflyttningen registreras som körning. Samma sak gäller för returresan.

Symbolen  (tillgänglighet) ska användas när föraren är tillgänglig, men inte utför arbete. Exempel på det är när föraren medföljer i fordonet vid multibemannning utan att utföra arbete. De flesta medlemsstater i EU, däribland Sverige, tillämpar regelverket så att tillgänglighet kvalificerar för och tillgodoräknas som rast.

Vi rekommenderar ett aktivt användande av tidsgruppsväljaren så att det blir en rutin att alltid kontrollera/ändra inställningen varje gång man stannar.

*Ansvar och kontroll:*

Arbetsgivare och förare ska se till att färdskrivare och förarkort fungerar och används på rätt sätt.

För analog färdskrivare ska arbetsgivare lämna ut tillräckligt antal lämpliga diagramblad till föraren. Smutsiga eller skadade diagramblad får inte användas.

För digital färdskrivare gäller att utskrift ska kunna utföras på rätt sätt vid kontroll på väg. Detta innebär att tillräckligt med papper avsett för färdskrivaren måste finnas med i fordonet, vilket för närvarande innebär att minst 3 extra (hela/oanvända) rullar bör medföras i fordonet.

*Digitalt förarkort:*

Förarkortets giltighetstid är fem år. När föraren vill förnya sitt förarkort, ska han ansöka om det hos Transportstyrelsen senast femton arbetsdagar innan det gamla förarkortet upphör att gälla. En påminnelse till alla som har ett svenskt förarkort skickas ut fyra till sex veckor innan giltighetstiden löper ut. Det gamla förarkortet ska medföras vid färd minst 28 kalenderdagar efter det att dess giltighetstid har gått ut. Kortet måste dessutom kopieras på vanligt sätt innan det kasseras. Observera att ersättningskortet inte kan börja användas innan dess giltighetstid har inträtt.

Om man sätter in ett ersättningskort i en färdskrivare innan dess första giltighetsdag visar färdskrivarens display meddelandet ”ogiltigt kort”. Det nya kortet börjar fungera vid dess första giltighetsdag.

Om giltighetstiden för förarkortet gått ut och föraren ännu inte fått sitt ersättningskort, på grund av för sent inskickad ansökan eller betalning är det inte tillåtet att använda reservrutinen ”24-timmar fordon” som beskrivs här nedan under rubriken ”När förarkortet inte kan användas”.

Föraren ska inte använda ett skadat förarkort. Förarkort ska därför skyddas på lämpligt sätt och förvaras så att det inte utsätts för tryck, böjning eller annan påverkan som gör att det kan skadas.

*Om förarkortet tappats, stulits eller förstörts:*

Om färdskrivarkortet har blivit stulet ska en anmälan göras till Polisen.

Om ett anmält borttappat, stulet eller på annat sätt förkommet färdskrivarkort återfinns får det inte användas, utan ska insändas till Transportstyrelsen.

När ett svenskt förarkort stulits, skadats så att det inte kan användas eller tappats bort måste det absolut senast inom sju kalenderdagar anmälas till Transportstyrelsen. Anmälan ska ske med brev, men kan även ske per telefon om kortinnehavaren kan ange det referensnummer i fält 4 d som står på innehavarens körkort. (Observera! Inte att förväxla med personnumret.) Ring 0771-818181, tonval 2, som går till Transportstyrelsens

kundtjänst för körkort och färdskrivarkort. När anmälan är registrerad blir förarkortet ogiltigt. I samband med registrering av anmälan skickar Transportstyrelsen ut en ansökningshandling så att kortet kan ersättas.

Anmälan skickas till ”Transportstyrelsen, SE-701 88 Örebro”. Icke fungerande färdskrivarkort ska bifogas anmälan. Beror felet på tillverkningsfel skickas ersättningskortet ut inom cirka en vecka och får då samma giltighetstid som det ersatta kortet. Är felet orsakat av felaktigt handhavande skickas ett inbetalningskort på en ny kortavgift. Avgiften måste vara betald innan det nya kortet kan tillverkas. Under den tid som förarkort saknas, ska tidsredovisningen göras manuellt. Se vidare under rubriken ”När förarkortet inte kan användas”.

Föraren får fortsätta att köra sitt fordon utan eget förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att göra det möjligt att återföra fordonet till den plats där företaget är beläget, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period. Endast när kortet är trasigt, borttappat/stulet och förlustanmält, anses föraren inte vara i besittning av sitt förarkort och ska då tillämpa systemet med utskrifter som beskrivs här nedan under rubriken ”När förarkort inte kan användas”.

Hur felaktiga eller förkomna förarkort ska åtgärdas regleras i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 artikel 15 och 16.

*När förarkortet inte kan användas:*

Om förarkortet är skadat, funktionsodugligt eller om föraren inte är i besittning av förarkortet, ska denne vid körningens början göra en färdskrivarutskrift som benämns ”24 timmar fordon”. Föraren ska på baksidan av utskriften skriva sitt namn, namnteckning samt förarkorts- och körkortsnummer. Vid körningens slut görs en ny utskrift ”24 timmar fordon” med samma uppgifter som ovan. På baksidan av utskriften förs de uppgifter som inte registrerats automatiskt in för hand. Det är viktigt att hela den dagliga arbetsperioden beskrivs på remsan. Utskrifterna ska bevaras i kronologisk ordning i minst ett år, liksom diagramblad, kopierad data och eventuella andra anteckningar.

En förare som ”glömt” sitt förarkort betraktas som att han fortfarande är i besittning av förarkortet och får därmed inte köra ett fordon vare sig med digital eller analog färdskrivare.

*Angivande av start- och slutland, respektive start- och slutort:*

När föraren påbörjar ett nytt dagligt arbetspass måste uppgiften om startland registreras i färdskrivaren. Detta gäller oavsett om föraren sätter in sitt förarkort i samband med att han börjar det dagliga arbetspasset eller om han har låtit förarkortet sitta kvar i färdskrivaren under sin viloperiod.

När föraren avslutar sitt arbetspass måste uppgiften om slutland registreras i färdskrivaren. Detta gäller oavsett om föraren tar ut sitt förarkort i samband med att han slutar det dagliga arbetspasset eller om han låter sitt förarkort sitta kvar i färdskrivaren under sin viloperiod.

För fordon med analog färdskrivare ska föraren i stället för land, ange orten där bladet börjar användas och orten där användningen av bladet upphör.

## **Allmänt ansvar för samtliga aktörer i en transport**

**Observera att samtliga aktörer som är involverade i en transport är skyldiga att se till att alla avtalade transporttidsscheman följer regelverket. Det inkluderar exempelvis fraktföretag, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrare av förare.**

**De ska planera transportererna så att bestämmelserna kan följas. Transportföretaget ska även kontrollera att bestämmelserna följs. Givetvis har även föraren ansvar för att reglerna följs.**

**Om överträdelser upptäcks kan var och en som har möjlighet att påverka transportupplägget ställas till ansvar och detta ansvar går ej att avtala bort genom kontrakt/avtal eller liknande affärsuppgörelser.**

## ***Bilagor Vägledning 1-6***

## SOCIALLAGSTIFTNING PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET

*Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG, förordning (EEG) nr 3821/85*

### VÄGLEDNING 1

**Ärende:** Extraordinär avvikelse från bestämmelserna om minimal vilotid och maximal körtid när det gäller att hitta en lämplig plats att stanna på.

**Artikel:** 12 i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som skall tillämpas:** Enligt artikel 12 får en förare avvika från artiklarna 6–9 om minimal vilotid och maximal körtid för att hitta en lämplig plats att stanna på. Enligt denna artikel har föraren inte rätt att avvika från förordningen på grund av omständigheter som var kända innan resan påbörjades. Artikel 12 är utformad för att göra det möjligt för förare att lösa situationer där det oväntat blir omöjligt att uppfylla bestämmelserna i förordningen under resans gång, dvs. i onormalt svåra situationer, oberoende av förarens vilja och uppenbart oundvikliga situationer som inte kan förutses trots vederbörlig hänsyn. Undantaget medger även säkerställande av personers, fordonets och lastens säkerhet, och kravet om trafiksäkerhet måste i varje fall beaktas.

Tre parter har vissa skyldigheter när det gäller sådana situationer:

- 1) Ett transportföretag måste noggrant planera säkerheten under förarens resa med beaktande av till exempel regelbundna trafikstockningar, väderförhållanden och tillgång till lämpliga parkeringsplatser. Med andra ord måste företaget organisera arbetet på så sätt att förarna kan följa bestämmelserna i förordningen och företaget bör också se till att de bestämmelser om säker parkering som gäller för befraktare och försäkringsbolag följs.
- 2) En förare måste till punkt och pricka följa bestämmelserna och inte avvika från den maximala körtiden om inte exceptionella förhållanden oväntat inträffar och det därmed blir omöjligt att följa bestämmelserna i förordningen utan att äventyra personers, fordonets och lastens säkerhet samt trafiksäkerheten. Om en förare bestämmer att det är nödvändigt att avvika från förordningen och detta inte kommer att äventyra trafiksäkerheten ska han/hon ange typen av och skälen för denna avvikelse för hand (på valfritt gemenskapsspråk, på ett färdskrivardiagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista) så snart han/hon når fram till en lämplig plats att stanna på.
- 3) En tillsynsman måste tillämpa yrkesmässigt omdöme när han/hon kontrollerar en förare och bedömer huruvida en avvikelse från körbegränsningarna är berättigad. Vid bedömningen av avvikelserns rimlighet på grundval av artikel 12 måste alla följande omständigheter granskas noggrant av tillsynsmannen:
  - a) Förarens färdskrivaruppgifter för att fastställa förarens körmönster och kontrollera om föraren i normala fall följer bestämmelserna om kör- och vilotider, och om avvikelsen är exceptionell.
  - b) Avvikelsen från körtidsbegränsningen får inte vara allmänt förekommande och måste bero på exceptionella förhållanden såsom stora trafikolyckor, extrema väderförhållanden, vägomläggningar, brist på parkeringsplatser mm (*Denna förteckning över möjliga exceptionella förhållanden är bara vägledande. Bedömningsprincipen är den att motivet för den eventuella avvikelsen från körbegränsningen inte får vara känt eller ens möjligt att känna till på förhand.*)



c) De dagliga och veckovisa körtidsbegränsningarna bör respekteras, följaktligen bör föraren inte göra några tidsbesparingar genom att överskrida körtidsbegränsningarna när han/hon söker en parkeringsplats.

d) Avvikelsen från körtidsbestämmelserna får inte leda till minskade lagstadgade raster och dagliga och veckovisa viloperioder.

**Kommentar:** Europeiska gemenskapernas domstol, mål C-235/94.

## SOCIALLAGSTIFTNING PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET

*Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG, förordning (EEG) nr 3821/85*

### VÄGLEDNING 2

**Ärende:** Registrering av en förarens restid till en plats som inte är den normala platsen för att ta över eller överlämna ett fordon i enlighet med förordning (EG) 561/2006.

**Artikel:** 9 i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som skall tillämpas:**

En förare som reser till en särskild plats, annan än arbetsgivarens arbetsställe, som anvisats av arbetsgivaren för att ta över och köra ett fordon med färdskrivare, uppfyller en skyldighet gentemot arbetsgivaren och förfogar därmed inte fritt över sin tid.

Följaktligen gäller följande i enlighet med artikel 9.2 och 9.3:

- Den tid som går åt för att resa till eller från en plats, annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe och där föraren förväntas ta över eller överlämna ett fordon inom ramen för förordningen, bör registreras antingen som "tillgänglighet", "annat arbete" beroende på medlemsstatens nationella lagstiftning, oberoende av huruvida arbetsgivaren lämnat instruktioner för när och hur resan ska ske eller om föraren själv kan välja tidpunkt och färdmedel för resan:  
och
- den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från en plats annan än förarens hem eller arbetsgivarens arbetsställe och där föraren förväntas ta över eller överlämna ett fordon som omfattas av denna förordning bör registreras som "annat arbete".

I följande tre fall får restiden betraktas som "vilotid" eller "rast":

Det första fallet är när en förare följer med ett fordon som transporteras med färja eller tåg. I detta fall får föraren ta sin viloperiod eller rast under förutsättning att han/hon har tillgång till en liggplats eller en sovbrits.

Det andra fallet är när en förare inte följer med ett fordon utan reser med tåg eller färja till en plats där han/hon ska ta över eller överlämna kontrollen över ett fordon som omfattas av denna förordning (artikel 9.2) under förutsättning av att han/hon har tillgång till en liggplats eller en sovbrits på färjan eller tåget.

Det tredje fallet är när ett fordon bemannas av fler än en förare. När en ytterligare förare finns tillgänglig för körning om så krävs, och denne sitter bredvid fordonsföraren och inte aktivt deltar i förarens framförande av fordonet, kan en "rast" även vara en period på 45 minuter av en förarens period av "tillgänglighet".

Ingen åtskillnad görs när det gäller förarens anställningskontrakt. Sålunda gäller dessa bestämmelser både fast anställda förare och förare anställda av bemanningsföretag som hyr ut arbetskraft.

För en ”tillfälligt anställd förare” avses med ”arbetsgivarens arbetsställe” det arbetsställe där det företag som använder den förarens tjänster för sina vägtransporter (”användarföretaget”) och inte ”bemanningsföretagets” huvudkontor.

**Kommentar:** Europeiska gemenskapernas domstol, mål C-76/77 och mål C-297/99.

## SOCIALLAGSTIFTNING PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET

*Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG, förordning (EEG) nr 3821/85*

### VÄGLEDNING 3

**Ärende:** Beordrande av avbrott i en rast, dygnsvila eller veckovila för att flytta ett fordon vid en terminal, på parkeringsplatser eller i gränsområden.

**Artikel:** 4 d och 4 f i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som skall tillämpas:** Vanligtvis ska en förare fritt kunna förfoga över sin tid, i samband med dygns- eller veckovila och ska därför inte vara tvungen att stanna i närheten av sitt fordon.

Normalt sett utgör ett avbrott i en rast, dygnsvila eller veckovila en överträdelse av bestämmelserna (om inte färjebestämmelsen gäller – artikel 9.1, – se Vägledning 3)\*. Det kan emellertid snabbt uppstå en onormal situation eller ett nödläge vid en terminal eller på en parkeringsplats varigenom ett fordon måste flyttas.

Vid en terminal finns det vanligtvis en förare (en anställd vid terminalen) som vid behov kan flytta fordon. Om detta inte är fallet och fordonet måste flyttas på grund av exceptionella omständigheter får föraren endast avbryta sin vila på begäran av en behörig myndighet eller tjänsteman vid terminalen med rätt att beordra att fordon flyttas.

På andra platser (t.ex. på parkeringsplatser, vid gränsövergångar och i nödlägen) om ett fordon måste flyttas på grund av ett verkligt nödläge eller om polisen eller någon annan myndighet (exempelvis brandkåren, väghållaren, tullen) beordrar att fordonet ska flyttas, måste föraren avbryta sin rast eller vila under några minuter och bör i så fall inte åtalas.

Om ett dylikt nödläge uppstår måste medlemsstatens tillsynsmyndighet visa viss tolerans efter en individuell bedömning av situationen.

Ett sådant avbrott i förarens vila eller rast måste registreras för hand av föraren och bör, om möjlighet, styrkas av den behöriga myndighet som beordrade föraren att flytta fordonet.

---

\* Ska vara Vägledning 6. Korrigerad av Transportstyrelsen.



## SOCIALLAGSTIFTNING PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET

*Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG, förordning (EEG) nr 3821/85*

### VÄGLEDNING 4

**Ärende:** Registrering av körtid med digital färdskrivare när förare är involverade i transportverksamhet som innebär många korta stopp.

**Artikel:** 1 i förordning (EG) nr 3821/85 avseende förordning (EG) nr 1360/2002 (Bilaga 1B)

#### **Metod som ska tillämpas:**

Eftersom digitala färdskrivare är mer exakta än analoga färdskrivare kan körtiderna för förare som har många korta stopp bli längre då de registreras med en digital färdskrivare än de skulle bli med en analog färdskrivare. Denna situation är temporär och påverkar i huvudsak lokal leveransverksamhet. Problemet kommer endast att kvarstå under den övergångsperiod då analoga och digitala färdskrivare används parallellt.

För att främja snabb spridning av digitala färdskrivare och säkerställa lika behandling av förare, oberoende av vilken registreringsutrustning som används, borde det vara möjligt för nationella tillsynsmyndigheter att acceptera vissa avvikelser under denna övergångsperiod. Dessa avvikelser bör gälla de fordon som används i transportverksamhet med många korta stopp och som är utrustade med digitala färdskrivare.

Tillsynsmännen förväntas emellertid alltid tillämpa yrkesmässigt omdöme. Det kommer vidare att anses att en förare som sitter bakom fordonets ratt, och är aktivt involverad i transportverksamhet som omfattas av förordningen, kör oberoende av omständigheterna (t.ex. i samband med trafikstockning eller vid trafikljus).

Därför gäller följande:

- Medlemsstaterna ska informera sina kontrolltjänstemän att de i samband med kontroll av uppgifter från digitala färdskrivare har möjlighet att tillåta upp till 15 minuters avvikelse per körtid om fyra och en halv (4,5) timme för fordon som används i transportverksamhet med många korta stopp under förutsättning att det finns underlag som stödjer detta. Avvikelsen kan t.ex. tillämpas som ett avdrag på en minut per körtid, mellan stopp, med maximalt 15 minuter per varje körtid om fyra och en halv (4,5) timme.
- Kontrolltjänstemännen ska när det utövar sitt arbete ta hänsyn till omständigheterna och använda det underlag som de har tillgång till vid den aktuella tidpunkten (så som kontrollerbar bevisning för att föraren var involverad i transportverksamhet med många korta stopp) och måste kontrollera att deras tolkning inte avviker från den korrekta tillämpningen av bestämmelserna om kör- och vilotider och därigenom hotar att underminera trafiksäkerheten.
- Medlemsstaterna får använda analysprogramvara som är konfigurerad för att integrera en avvikelse i körtidsberäkningarna, men de bör vara medvetna om att detta i ett senare skede kan leda till problem vad det gäller bevisning. Under alla omständigheter får avvikelsen inte överskrida 15 minuter för en körtid om fyra och en halv (4,5) timme.
- Avvikelsen får inte leda till diskriminering eller missgynna nationella eller internationella förare och ska endast tillämpas för transporter som klart och tydligt omfattar många korta stopp.



## SOCIALLAGSTIFTNING PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET

*Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG, förordning (EEG) nr 3821/85*

### VÄGLEDNING 5

**Ärende:** Blankett för det intyg om aktiviteter som fastställs i kommissionens beslut (2009/959/EU) av den 14 december 2009 om ändring av beslut 2007/230/EG om en blankett avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet

**Artiklar:** 11.3 och 13 i direktiv 2006/22/EG

**Metod som ska tillämpas:** Blanketten ska inte krävas för aktiviteter som kan registreras av färdskrivaren. Den primära informationskällan vid vägkontroller är det som registrerats av färdskrivaren, och avsaknaden av sådana uppgifter anses endast motiverad om registrering med färdskrivaren, inbegripet manuell registrering, inte varit möjlig av objektiva skäl. Under alla omständigheter ska kompletta uppgifter från färdskrivaren, kompletterade av blanketten (när så är nödvändigt), godtas som tillräckligt bevis för överensstämmelse med förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR, om det inte finns skäligena misstankar.

Intyget omfattar vissa aktiviteter under den period som anges i artikel 15.7 a i förordning (EEG) nr 3821/85, nämligen innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

Intyget får användas när en förare har

- varit sjukskriven,
- haft semester och semestern är en del av den årliga ledighet som föraren har rätt till enligt lagstiftningen i den medlemsstat där företaget är etablerat,
- varit på ledighet eller vilopaus,
- kört ett fordon som inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller AETR,
- utfört annat arbete än att köra fordonet,
- varit tillgängliga,

och då det varit omöjligt att registrera dessa aktiviteter med färdskrivarutrustningen.

Rutan ”ledighet eller vilopaus” får användas i en situation då föraren inte varit sysselsatt med något körande eller något annat arbete eller då föraren inte har varit tillgänglig, inte har varit sjukskriven eller haft semester, detta innefattar t.ex. även fall av deltidslöshet, strejk eller lockout.

Medlemsstaterna är inte skyldiga att använda blanketten i sådana fall då registrerade uppgifter saknas, men om en blankett krävs måste denna standardiserade blankett erkännas som giltig. Ingen blankett av någon form ska dock krävas för perioder av vanlig dags- eller veckovila.

Elektronisk och utskriftsvänlig version av blanketten samt information om vilka medlemsstater som endast godkänner denna blankett finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/driving\\_time/form\\_attestation\\_activities\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/form_attestation_activities_en.htm)

Blanketten erkänns i hela EU och på alla officiella EU-språk. Standardformatet är lätt att förstå eftersom det innehåller nummerade, förutfastställda rubriker som ska fyllas i. För AETR-transport rekommenderas att man använder den blankett som tagits fram av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>)

Blanketten får ej fyllas i för hand. För att blanketten ska vara giltig måste den undertecknas av både



företagets företrädare och föraren innan resan påbörjas. Förare som är egenföretagare ska skriva under en gång som företagets företrädare och en gång som förare.

Endast den underskrivna originalblanketten är giltig. Blankettens innehåll får inte ändras. Blanketten får inte skrivas under på förhand och inte ändras genom handskrivna kommentarer. Om det är tillåtet enligt nationell lag får en faxkopia eller digital kopia av blanketten godtas.

Blanketten får skrivas ut på papper med företagets logotyp och kontaktuppgifter, men rubrikerna med uppgifter om företaget ska ändå fyllas i.

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc1/Attestation\\_form-RU.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc1/Attestation_form-RU.pdf) \*

---

\* Länk till blankett på ryska och engelska språket är tillagt av Transportstyrelsen.

## SOCIALLAGSTIFTNING PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET

*Förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2006/22/EG, förordning (EEG) nr 3821/85*

### VÄGLEDNING 6

**Ärende:** Registrering av tid som en förare tillbringar ombord på en färja eller ett tåg där föraren har tillgång till en sovbrits eller en liggvagnsplats.

**Artikel:** Artikel 9.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

**Metod som ska tillämpas:** Generellt gäller i enlighet med artikel 4 f att föraren under vila ska kunna förfoga fritt över sin tid. Föraren får emellertid ta rast eller vila (dygns- eller veckovila), under en tåg- eller färjeresor, på villkor att föraren har tillgång till en sovbrits eller liggvagnsplats. Detta följer av artikel 9.2 i vilken det anges att restid ”**skall inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbrits eller liggplats**”.

I enlighet med artikel 9.1 får **normal dygnsvila** på minst elva timmar som tas ut på en färja eller på ett tåg (om föraren har tillgång till en sovbrits eller liggplats) avbrytas högst två gånger för annan verksamhet (som att köra ombord eller av en färja eller tåg). Den totala tiden av dessa två avbrott får inte överstiga en timme. Denna andra verksamhet får under inga omständigheter innebära att den normala dygnsvilan på elva timmar förkortas.

Om den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, varav den första måste vara på minst tre timmar och den andra på minst nio timmar (enligt artikel 4 g) avser antalet tillåtna avbrott hela dygnsvilan och inte varje separat del av dygnsvilan.

Undantaget i artikel 9.1 avser inte veckovila, oavsett om veckovilan är reducerad eller inte.