

Spørgsmål og svar vedrørende gennemførelsen af mobilitetspakke 1

Mobilitetspakke 1 er trådt i kraft, og de sociale bestemmelser om køre- og hviletidsbestemmelser for chauffører har været gældende siden den 20. august 2020. Europa-Kommissionens prioritet er nu at sikre, at der foreligger en fælles forståelse og en konsekvent gennemførelse af de nye bestemmelser. Kommissionen udarbejdede derfor følgende første sæt spørgsmål og svar for at tackle de mest presserende gennemførelsesspørgsmål fra sektorens side. Dette vil gradvis blive suppleret med yderligere spørgsmål og svar om de øvrige bestemmelser i mobilitetspakke 1, når det viser sig nødvendigt. Den skal tjene som vejledning for chauffører, vejtransportvirksomheder og håndhævende myndigheder for at sikre, at reglerne anvendes og kontrolleres på en harmoniseret måde i hele EU.

ANSVARFRASKRIVELSE: Dette sæt spørgsmål og svar er udarbejdet af Kommissionens tjenestegrene og forpligter ikke Europa-Kommissionen. Det er kun EU-Domstolen, der har kompetence til at fortolke EU-lovgivningen autoritativt. I denne sammenhæng bemærkes det, at artikel 8, stk. 8, og artikel 8, stk. 8a, i forordning (EF) 561/2006, som indgår i spørgsmål 1 til 6, i øjeblikket er genstand for annullationssager ved Domstolen. Eksemplerne er illustrative, og listen over konkrete eksempler vil blive udvidet yderligere.

I. Hjemkørsel af fører

[1. Hvordan skal førerens forpligtelse til at vende tilbage til sit "hjemsted" forstås og anvendes? Hvad er arbejdsgiverens og førerens respektive rettigheder og forpligtelser?]

Artikel 8, stk. 8a

Foranstaltningens formål er at forbedre arbejdsforholdene for førere inden for vejtransport ved at undgå, at de tilbringer for megen tid på vejen.

Transportvirksomheden er forpligtet til at tilrettelægge førernes arbejde på en sådan måde, at denne kan vende tilbage (til "hjemstedet") inden for hver periode af tre eller fire på hinanden følgende uger (afhængigt af om føreren havde to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider).

Forordningens artikel 8, stk. 8a, henviser til to mulige hjemsteder, som arbejdsgiveren skal tilbyde og tilrettelægge, nemlig arbejdsgiverens driftscenter, hvor føreren normalt er hjemmehørende i den medlemsstat, hvor arbejdsgiveren er etableret, eller førerens bopæl, når sidstnævnte er forskellig fra arbejdsgiverens etableringssted.

I forordningens betragtning 14 står der, at "[...] førerne kan frit vælge, hvor de ønsker at afholde deres hviletid". Det er op til føreren at vælge mellem de to muligheder, som arbejdsgiveren tilbyder. Dette indebærer, at føreren ikke af arbejdsgiveren kan forpligtes til at vælge arbejdsgiverens etableringssted som hjemsted.

Der kan opstå et spørgsmål, hvis føreren ikke tilkendegiver et valg mellem disse to muligheder. I det tilfælde kan arbejdsgiveren vælge mellem dem, alt efter hvad der passer bedst. I denne

forbindelse ville dokumentationen omfatte en invitation (f.eks. en e-mail) til føreren, men uden opfølgning, til at vælge mellem virksomhedens hjemsted eller dens driftscenter.

Et andet spørgsmål er, hvor føreren rent faktisk hviler ud. Forordningen foreskriver ikke noget bestemt sted, så der kan ikke foreligge nogen overtrædelse af EU-retten på dette punkt. Arbejdsgiveren skal ikke desto mindre give føreren de tilbagevendelsesmuligheder, der er fastsat i forordningen. Bestemmelsen fastsætter en tilrettelæggelsesmæssig forpligtelse kombineret med en forpligtelse til at føre de tilsvarende journaler, så de kompetente myndigheder kan føre kontrol.

Selv om føreren selv kan vælge hvilested, har vedkommende ikke mulighed for at fritage arbejdsgiveren fra sin forpligtelse til at tilrettelægge arbejdet, så det er muligt at vende tilbage til "hjemstedet" med jævne mellemrum. Denne forpligtelse påhviler stadig transportvirksomheden, uanset hvad føreren anmelder, og uanset hvad denne i sidste ende får ud af det.

Så alt i alt er arbejdsgiveren forpligtet til at give føreren mulighed for at vende tilbage til sin bopæl eller til arbejdsgiverens driftscenter, hvor føreren normalt er tilknyttet, gennem en passende tilrettelæggelse af arbejdet. Arbejdsgiveren skal være aktivt engageret i at tilrettelægge dette uden nogen særlig anmodning fra førerens side. Det er op til føreren at overveje det konkrete hvilested, og hverken arbejdsgiveren eller føreren skal opbevare nogen særlig dokumentation herfor.

Et eksempel er en polsk chauffør, der er bosiddende i Slovakiet og ansat af en virksomhed, der er etableret i Polen, og som udfører transportopgaver mellem Frankrig og Spanien. Arbejdsgiveren skal give føreren de relevante valgmuligheder og tilrettelægge arbejdet i overensstemmelse hermed, så føreren regelmæssigt kan vende tilbage til enten bopælen (Slovakiet) eller virksomhedens driftscenter (Polen). Føreren kan dog underrette arbejdsgiveren om sin beslutning om at holde pause et andet sted, f.eks. Syditalien med henblik på ferie. Efter pausen vil føreren tage direkte fra det sted, hvor denne hvilede ud i Italien, til det sted, hvor vedkommende skal genoptage arbejdet (Spanien eller Frankrig).

[2. Hvordan skal transportvirksomheden bevise, at den har tilrettelagt arbejdet på en sådan måde, at føreren enten har mulighed for at vende tilbage til bopælen eller virksomhedens driftscenter?]

Artikel 8, stk. 8a

A2 Transport-virksomheder skal anvende data fra takografer, arbejdstidsplaner for førerne eller anden dokumentation som bevis for, at forpligtelsen til at tilrettelægge førerens tilbagerejse er opfyldt (betragtning 14 i forordning (EF) nr. 561/2006). Anden dokumentation for, at arbejdsgiveren gav føreren en reel mulighed for at vende tilbage til enten bopælen eller virksomhedens driftscenter, kunne f.eks. omfatte billetter eller andet bevis for den afholdte rejse (f.eks. et bevis for, at en fører rejste tilbage til "hjemstedet" i en minibuss, som arbejdsgiveren stillede til rådighed).

Dokumentationen skal opbevares i virksomhedens lokaler og fremlægges på kontrolmyndighedernes anmodning i den medlemsstat, hvor arbejdsgiveren er etableret, eller af kontrolmyndighederne i andre medlemsstater. Føreren bør ikke anmodes om at være i besiddelse af sådan dokumentation eller om at være i besiddelse af dokumentation for det sted, hvor føreren tilbragte en regulær ugentlig hviletid eller havde en længere pause. Efter at have foretaget en vejkontrol kan kontrolmyndighederne f.eks. beslutte at anmode myndighederne i den medlemsstat, hvor vejtransportvirksomheden er etableret, om yderligere oplysninger om en førers aktivitet. I henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 og direktiv 2006/22/EF skal medlemsstaterne bistå hinanden med at gennemføre forordningen og kontrollere, at den overholdes.

Arbejdsgiverens forpligtelse til at give en fører mulighed for regelmæssigt at vende tilbage har at gøre med tilrettelæggelse kombineret med en forpligtelse til at føre tilsvarende journaler, så de kompetente myndigheder kan føre kontrol. En erklæring eller dispensation underskrevet af en fører (f.eks. i forbindelse med en ansættelseskontrakt eller en erklæring, der på forhånd giver afkald på retten til at vende tilbage, dvs. inden føreren modtager et tilbud fra arbejdsgiveren), der giver afkald på dennes ret til at vælge at vende tilbage til "hjemstedet", kan derfor ikke fritage arbejdsgiveren fra forpligtelsen til at give føreren en reel mulighed for at vende hjem eller fra forpligtelsen til at tilrettelægge arbejdet i overensstemmelse hermed.

[3. Hvem skal betale for en førers rejseomkostninger, så denne kan vende tilbage til enten virksomhedens driftscenter eller bopælen?]

Artikel 8, stk. 8a

Hvis en fører afslutter sin arbejdstid på et af de to steder efter eget valg i forbindelse med hjemturen eller i nærheden af et af disse steder, vil arbejdsgiveren ikke have nogen ekstra rejseomkostninger.

Hvis arbejdstiden forud for hjemrejsen til en af de to destinationer slutter et sted, der ligger langt fra det valgte hjemsted, vil arbejdsgiverens forpligtelse til at tilrettelægge chaufførernes tilbagevenden omfatte et økonomisk ansvar for at dække rejseomkostningerne.

Hvis en fører beslutter sig for ikke at benytte sig af arbejdsgiverens tilbud om at vende tilbage til sin bopæl eller til arbejdsgiverens driftscenter, men i stedet vælger at tilbringe sin hviletid et andet sted, bør eventuelle rejseudgifter til og fra dette sted dækkes af føreren.

De samme principper gælder for førere, der har bopæl i et tredjeland og er ansat af den virksomhed, der er etableret i EU.

[4. Finder bestemmelsen anvendelse på selvstændige chauffører? Hvordan kan en selvstændig chauffør bevise, at han/hun har opfyldt sin forpligtelse til at vende tilbage til virksomhedens hjemsted eller driftscenter?]

Artikel 8, stk. 8a

Artikel 8, stk. 8a gælder kun for ansatte førere.

Forordning (EF) nr. 561/2006 definerer ikke, hvad der kendetegner et ansættelsesforhold. I mangel af en henvisning til national ret skal begrebet imidlertid forstås således, at det har en selvstændig betydning, der er baseret på objektive faktorer.

Til fortolkning heraf kan der hentes inspiration fra retspraksis vedrørende lignende situationer (se sag C-658/18, præmis 88 ff., C-147/17, præmis 41 ff., C-316/13, præmis 27 ff.). Hvorvidt der foreligger et arbejdsforhold, bør således bestemmes ud fra de reelle omstændigheder vedrørende den faktiske udførelse af arbejdet og ikke af parternes beskrivelse af forholdet. Ifølge Domstolen skal spørgsmålet om, hvorvidt en person er arbejdstager eller ej, afgøres på grundlag af objektive kriterier, som karakteriserer arbejdsforholdet ud fra de pågældendes rettigheder og pligter. Det vigtigste kendetegn ved et ansættelsesforhold er, at en person i en vis periode præsterer ydelser mod vederlag for en anden person og efter dennes anvisninger.

Selv om definitionen af "selvstændig chauffør" i direktiv 2002/15/EF ikke som sådan finder anvendelse i forbindelse med forordning (EF) nr. 561/2006, kan der også tages hensyn til denne definition. En aktivitet, der udøves som "selvstændig chauffør" i denne definitions forstand, skal ikke tolkes som at give anledning til et ansættelsesforhold som omhandlet i artikel 8, stk. 8a, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Reelt selvstændige erhvervsdrivende er ikke omfattet af artikel 8, stk. 8a. En person, der blot er erklæret selvstændig erhvervsdrivende, men hvis situation opfylder de betingelser, der karakteriserer et ansættelsesforhold med en anden (fysisk eller juridisk) person, skal i stedet betragtes som arbejdstager i henhold til artikel 8, stk. 8a, og er derfor omfattet af denne bestemmelse.

II. Forbud mod at tage en regulær ugentlig hviletid i køretøjets kabine

[5. Hvad udgør passende kønsvenlig indkvartering til de regulære ugentlige hviletider?]

Artikel 8, stk. 8

Lovgivningen præciserer, at der skal tages regulære ugentlige hviletider på mindst 45 timer i passende kønsvenlig indkvartering med tilstrækkelige sovefaciliteter og sanitære faciliteter, og at de ikke kan tages i køretøjets kabine.

Der er ingen definition på eller liste over kriterier, der definerer begrebet passende indkvartering i lovgivningen, og det er vigtigt at være fleksibel med hensyn til, hvilken type indkvartering førerne kan benytte.

Artikel 8, stk. 8, stiller imidlertid klare krav om, at der i indkvarteringen skal stilles passende sovefaciliteter og sanitære faciliteter til rådighed. Faciliteterne skal give den enkelte tilstrækkelig beskyttelse af privatlivets fred.

Flere typer indkvartering kan opfylde disse kriterier, f.eks. et hotel, en lejelejlighed eller en privat bolig.

[6. Hvilken dokumentation skal en fører fremlægge for en dataansvarlig for at bevise, at vedkommende ikke har tilbragt den regulære ugentlige hviletid i lastbilen, men i en passende indkvartering?]

Artikel 8, stk. 8

I artikel 34, stk. 3, i forordning (EU) nr. 165/2014 præciseres det, at medlemsstaterne ikke må pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet. Dette omfatter også en situation, hvor en regulær ugentlig hviletid tilbringes uden for køretøjet. De håndhævende myndigheder kan således ikke kræve dokumentation fra førerne for, at deres regulære ugentlige hviletid forud for synet ved vejsiden ikke blev tilbragt i køretøjet.

Førere eller arbejdsgivere kan kun pålægges bøder for manglende overholdelse af forbuddet mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid (eller en hviletid på mere end 45 timer, der tages som kompensation) i køretøjet, når det konstateres, at de eller deres førere fanges i at tilbringe en regulær ugentlig hviletid i køretøjet på kontroltidspunktet.

III. Færgeregulering

[7. Skal en fører, som ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog, med en rejse på 8 timer eller derover og med adgang til sovekabine, tilbringe de øvrige dele af den regulære ugentlige hviletid i en egnet indkvartering, eller har han/hun lov til at tilbringe denne del af den regulære ugentlige hviletid i køretøjet?]

Artikel 9

I henhold til artikel 8, stk. 8, i forordning (EF) nr. 561/2006 må de regulære ugentlige hviletider og ugentlige hviletider på mere end 45 timer, der tages som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider, ikke tilbringes i et køretøj. De skal tilbringes i en passende indkvartering som beskrevet i forordningen.

Forordningens artikel 9, stk. 1, omhandler den situation, hvor en fører ledsager et køretøj om bord på en færge eller et tog, og fastsætter i denne forbindelse nogle undtagelser. Selv om der henvises til artikel 8 som helhed, giver den ikke mulighed for at fravige forbuddet i artikel 8, stk. 8, om at tilbringe visse typer hvileperioder i køretøjet. Som det fremgår af bestemmelsens ordlyd, kan tilladte undtagelser derimod kun omfatte muligheden for at "afbryde" visse hviletider, dvs. en regulær daglig hviletid, en reduceret egentlig hviletid eller en regulær egentlig hviletid. Den afviger således kun fra bestemmelsen om, at "hviletid" udgør "enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid".

Som følge heraf må føreren ikke tilbringe en del af sin regulære egentlige hviletid i køretøjet før og/eller efter turen med færgen eller toget.

IV. Reduceret egentlig hviletid

[8. Når en fører har holdt to reducerede egentlige hviletider efter hinanden, kan de to kompensationsperioder så knyttes særskilt til andre hviletider på mindst ni timer og tages under international transport?]

Artikel 8, stk. 6b

Enhver undtagelse fra de almindelige regler skal fortolkes og anvendes strengt, så formålet med lovgivningen ikke bringes i fare. Som anført i betragtning 8 i forordning (EU) 2020/1054 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 har lovgiveren til hensigt at give førere, der er beskæftiget med international fjernkørsel, mulighed for at vende hjem til den regulære egentlige hviletid og få kompensation for tidligere reducerede egentlige hviletider.

Forordningens artikel 8, stk. 6b, præciserer klart, at den regulære egentlige hviletid, der tages efter to reducerede egentlige hvil, skal efterfølges af den hviletid, der tages som kompensation for de to foregående reducerede egentlige hvil, og ikke af andre aktiviteter såsom kørsel eller andet arbejde. De to kompensationer skal således tages samlet og knyttes til den obligatoriske regulære egentlige hviletid efter to på hinanden følgende reducerede egentlige hvil.

V. Ekstraordinære overskridelser af køretiden

[9. Hvad er de ekstraordinære omstændigheder, hvor føreren kan overskride den daglige og egentlige køretid? Hvordan føres der kontrol med sådanne ekstraordinære omstændigheder?]

Artikel 12, stk. 2 og 3

Overskridelse af den daglige og/eller egentlige køretid er udelukkende tilladt for at gøre det muligt for køretøjet at nå frem til en passende holdeplads og i det omfang, det er nødvendigt af

hensyn til personers sikkerhed, køretøjernes eller lastens sikkerhed, eller i særlige tilfælde, hvor en fører har brug for at nå frem til sin bopæl eller arbejdsgiverens driftscenter for at kunne afholde en ugentlig hviletid eller en regulær ugentlig hviletid. Disse to nye undtagelser kan anvendes, når en fører på grund af uforudsete omstændigheder, der er uafhængige af førerens eller operatørens vilje (vejrforhold, trafikbelastning, forsinkelser på læsse- og lossesteder osv.), ikke kan nå frem til et af ovennævnte steder for at afholde en ugentlig hviletid uden at overtræde reglerne om daglige eller ugentlige hvil.

Eksempelvis ville en fører fra et fjerntliggende land, der foretager en lang international rejse, og som på grund af uforudsete omstændigheder, der har forsinket rejsen, ikke er i stand til at nå frem til sin bopæl, på grundlag af denne bestemmelse ikke være nødt til at tilbringe 45 timers regulær ugentlig hviletid et andet sted nær vedkommendes bopæl.

Som anført i forordningens nye stk. 4 i artikel 12 skal føreren manuelt angive årsagen til afvigelser fra køretidsbegrænsningerne på udskriften eller diagrammet eller arbejdstidsplanen. Denne erklæring gør føreren ansvarlig for de angivne oplysninger.

Forlængelsen af køretiden under ovennævnte særlige omstændigheder må ikke føre til en forkortelse af hviletiden efter denne forlængelse. Som anført i forordningens artikel 12, stk. 5, skal enhver forlængelse i henhold til denne artikel kompenseres med en tilsvarende hviletid, der tages i et sammenhængende tidsrum med enhver anden hviletid, inden udgangen af den tredje uge efter den uge, hvor undtagelsen er taget i anvendelse.

[10. Kan en fører, der overskrider den daglige og ugentlige køretid grundet ekstraordinære omstændigheder, også overskride den maksimale køretid på 90 timer hver anden uge?]

Artikel 12, stk. 2 og 3

Muligheden for, at førere kan overskride den daglige og/eller ugentlige køretid under særlige omstændigheder for at nå frem til deres bopæl eller arbejdsgiverens driftscenter for at tage en ugentlig hviletid eller en regulær ugentlig hviletid, giver ikke førerne mulighed for at fravige den maksimale køretid på 90 timer, der er fastsat i artikel 6, stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Det nye stk. 2 i forordningens artikel 12 indeholder en klar oversigt over de bestemmelser, som føreren kan fravige, nemlig artikel 6, stk. 1 og 2, om den maksimale daglige og ugentlige køretid og artikel 8, stk. 2, om førerens forpligtelse til at tage en ny daglig hviletid inden for hver 24 timers periode efter afslutningen på den foregående daglige eller ugentlige hviletid. Føreren skal under alle omstændigheder overholde den maksimale køretid på 90 timer inden for to uger.

Eksempelvis kan en fører, der har kørt 56 timer i en given uge (uge 1), køre yderligere to timer efter at have taget en pause på 30 minutter for at nå frem til sin bopæl for at tage en regulær ugentlig hviletid. I den efterfølgende uge (uge 2) skal føreren sørge for ikke at køre mere end 32 timer. Denne forlængelse på to timer skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, der tages samlet inden udgangen af den tredje uge efter uge 1.

VI. Flermandsbetjening

[11. Er en fører, der deltager i flermandsbetjening, forpligtet til at tage en pause på 45 minutter i køretøjet i bevægelse? Kan pausen være længere end 45 minutter?]

Artikel 7

En fører, der deltager i flermandsbetjening, er ikke forpligtet til at tage en pause på 45 minutter i et køretøj i bevægelse og sidde ved siden af en fører, der rent faktisk fører køretøjet. Det er op til føreren at vælge, om denne vil tage sin pause i et køretøj i bevægelse eller uden for køretøjet.

Pausen kan udmærket være længere end 45 minutter, hvis den tages uden for køretøjet. Pausen i et køretøj i bevægelse skal være en sammenhængende pause på 45 minutter som fastsat i det nye (tredje) afsnit i artikel 7 i forordning (EF) nr. 561/2006. Den resterende tid, der tilbringes i køretøjet ved siden af en fører, der rent faktisk fører køretøjet, skal noteres som rådighedstid, jf. artikel 3, litra b), tredje afsnit, i direktiv 2002/15/EF.

VII. Grænsepassage

[12. Hvornår finder forpligtelsen til manuel registrering af grænsepassage anvendelse?]

Artikel 34, stk. 6, litra f), og artikel 34, stk. 7, i forordning (EF) nr. 165/2014

I henhold til artikel 34, stk. 6, litra f), og stk. 7 i forordning (EU) nr. 165/2014 skal førere manuelt notere det land, de rejser ind i, efter at have passeret en medlemsstats grænse. Forpligtelsen gælder fra den 20. august 2020 for køretøjer udstyret med en analog takograf og fra den 2. februar 2022 for køretøjer udstyret med en digital takograf.

Føreren skal standse ved den nærmest mulige holdeplads ved eller efter grænsen. Hvis passagen af en medlemsstats grænse finder sted på en færge eller et tog, skal føreren anføre nationalitetsmærket for landet i ankomsthavnen eller på ankomststationen.

Det er også vigtigt at bemærke, at førere af køretøjer udstyret med en analog takograf siden den 20. august 2020 har skullet notere symbolet for de lande, hvor den daglige arbejdstid begyndte og sluttede, sådan som det allerede var tilfældet for køretøjer udstyret med en digital takograf.