



## PM

# Veckovila och dygnsvila ska inte redovisa utanför arbetspasset

---

### Inledning

Inom Sveriges Åkeriföretag har bildats en arbetsgrupp som tagit namnet DFKOV (Digitala färdskrivare – kör och vilotider). Arbetsgruppen har aktivt arbetat med att följa upp tolkning och tillämpning av regelverket kring kör och vilotider samt handhavande av främst den digitala färdskrivaren.<sup>1</sup>

Under en längre tid har frågor kring kör- och vilotider felaktigt fokuserat på att förarna ska registrera eller dokumentera sin dygns- och veckovila. Något stöd för denna uppfattning går inte att finna i gällande lagstiftning eller rättspraxis. I denna PM redovisar Sveriges Åkeriföretag i huvuddrag hur regelverken ska tolkas avseende kör- och vilotider samt färdskrivare. Fokus har lagts på veckovila och dygnsvila utanför det dagliga arbetspasset.

Slutsatsen är att veckovila inte behöver redovisas av föraren, varken genom manuell inmatning i färdskrivaren eller genom anteckning samt att dygnsvilan (under tre timmar)<sup>2</sup> endast behöver redovisas under arbetspasset, som påbörjas när föraren börjar arbeta efter dygns- eller veckovila och avslutas då föraren påbörjar en ny dygns- eller veckovila.

### Veckovila

Tidigare rättstillämpning har utgått från att veckovila ska redovisas särskilt genom notering på en utskriftsremsa från den digitala färdskrivaren eller på baksidan av diagramblad om analog färdskrivare används.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att det inte finns något krav på *redovisning eller särskild dokumentation* av veckovila i lagstiftningen. Veckovila har i artikel 4 h) i förordning 561/2006<sup>3</sup> erhållit en egen definition i förhållande till tidigare regler i 3820/85<sup>4</sup> som definierade veckovilan såsom en förlängd

---

<sup>1</sup> I denna dialog har representanter från Stoneridge och VDO aktivt medverkat, avseende färdskrivarnas konstruktion m.m.

<sup>2</sup> I de fall föraren tar ut en normal dygnsvila i två perioder, den första bestående av minst *tre timmars* sammanhängande vila och en andra period av minst nio timmars sammanhängande vila.

<sup>3</sup> Här avses Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

<sup>4</sup> Här avses Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.



dygnsvila.<sup>5</sup> Den nu gällande definitionen för veckovila är den ”tidsperiod under veckan under vilken föraren *fritt kan förfoga över sin tid*, vilken består av normal veckovila eller reducerad veckovila”.<sup>6</sup>

Men regleras inte detta i förordningarna 561/2006 eller 3821/85? Svaret är nej. Förordning 561/2006 anger att föraren är skyldig att ha en normal veckovila *minst* en gång per två på varandra följande veckor. I artikel 15 tredje stycket, punkt d) 3821/85 uppställs inte heller något krav på redovisning av veckovila, utan enbart att föraren ska registrera raster och dygnsviloperioder.<sup>7</sup> Något krav uppställs således inte för veckovila. Å andra sidan omfattar nämnda registrering enbart aktiviteter under ”det dagliga arbetspasset”.<sup>8</sup> Efter utgången av det dagliga arbetspasset finns inte något krav på registrering eller dokumentation av dygns- eller veckovilan.

## Dygnsvila utanför dagligt arbetspass

Tidigare rättstillämpning har utgått från att dygnsvila alltid ska redovisas genom manuell inmatning i digital färdskrivare eller genom notering på baksidan av diagramblad.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att detta är felaktigt. De krav som uppställs återfinns i artikel 15.2 i 3821/85 jämförd med artikel 4 g) 561/2006. Dock finns en alternativ bestämmelse i artikel 6.5 561/2006 som anger att föraren i förekommande fall ska registrera ”annat arbete” och ”tillgänglighet”. Denna bestämmelse berörs särskilt nedan.

Först ska slås fast att artikel 15.2 i 3821/85 enbart reglerar förarens plikt att registrera aktiviteter de dagar denne *kör* under det ”dagliga arbetspasset”. Efter det dagliga arbetspassets slut krävs ingen registrering. ”Färdskrivareregistrering” ska således ske från det att föraren övertar fordonet till dess att den dagliga körtiden är slut.

EG-domstolen har även i Michielsen-målet<sup>9</sup> slagit fast att det inte finns något krav på redovisning av dygnsvila som ligger utanför dagligt arbetspass i lagstiftningen. Det ”dagliga arbetspass” i den mening som avses i artikel 15.2 i 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter omfattar körtid, all annan arbetstid, den period av tillgänglighet, raster och där föraren *delar sin dygnsvila* i två eller tre perioder. Tidigare sades att en sådan period av vila, inte fick understiga ”en timme”. Genom de nya reglerna gäller att om en normal dygnsvila ska tas ut i två perioder förutsätts att den första delen består av *minst tre timmars sammanhängande vila*.<sup>10</sup> Den nya regeln i artikel 4 g) 561/2006 bör få till följd att föraren ska redovisa dygnsvila som är kortare än tre timmar om den hamnar *inom* det dagliga arbetspasset.

Det ”dagliga arbetspasset” inleds vid den tidpunkt då föraren antingen aktiverar färdskrivaren, påbörjar annat arbete eller är tillgänglig, efter en vecko- eller dygnsvila. Arbetspasset slutar i början av en

<sup>5</sup> Se artikel 8 tredje stycket förordning 3820/85, som angav att dygnsvilan varje vecka skulle utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd.

<sup>6</sup> En *normal veckovila* utgör en viloperiod om minst 45 timmar och en *reducerad veckovila* är en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 i 561/2006 är uppfyllda.

<sup>7</sup> Denna fråga tas upp särskilt nedan.

<sup>8</sup> Jfr den engelska versionen av artikel 15 andra stycket 3821/85 som anger att ”[d]rivers shall use the record sheets every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet shall not be withdrawn before *the end of the daily working period* (kursivt här) unless its withdrawal is otherwise authorized”. Den svenska översättningen talar något olyckligt om ”... den dagliga körtidens slut...”.

<sup>9</sup> Som handlar om; ”period of work”, ”day” and ”end of the working period”. Case C-394/92. Se nedan

<sup>10</sup> Varvid den andra perioden ska uppgå till minst nio timmars sammanhängande vila.

dygnsvila eller, om dygnsvilan är uppdelad i flera perioder i början av en viloperiod som sträcker sig över minst nio timmars sammanhängande vila.<sup>11</sup>

## Redovisning av aktiviteter

Tidigare rättstillämpning har utgått från att all tid, det vill säga varje minut, varje timme, var dag, dygnet runt, 365 dagar tillbaka, ska redovisas avseende alla i regelverket företagna aktiviteter. En motsvarande redovisning gäller vid varje kontrolltillfälle där aktiviteter på diagramblad, förarkort samt *eventuella* registreringar som gjorts för hand, ska omfatta en tidsperiod om innevarande dag och de föregående 28 dagarna med stöd av artikel 15.7a) i 3821/85.<sup>12</sup>

Sveriges Åkeriföretag konstaterar man endast är skyldig att redovisa aktiviteter för *de dagar man utfört körning* som faller under förordningen 561/2006 och endast till den del som ligger inom det dagliga arbetspasset enligt artikel 15.7 i 3821/85.<sup>13</sup> Om föraren inte kör ett färdskrivarpliktigt fordon, men utför "annat arbete" eller är "tillgänglig" m.m. enligt artikel 6 punkt 5 i förordning 561/2006 ska detta redovisas, inom ramen för det dagliga arbetspasset (se nedan). Inget annat ska registreras eller dokumenteras.

Det framgår av artikel 15.2 första stycket 3821/85 att föraren ska varje dag som han kör använda diagramblad eller förarkort från den tidpunkt då han "övertar" fordonet. Det är alltså från denna tidpunkt som föraren ska "använda" diagramblad eller förarkort. Tidpunkten har således slagits fast då föraren ska använda diagramblad eller förarkort. Det innebär motsatsvis att det *inte* finns krav på att man ska använda diagramblad eller förarkort vid någon annan tidpunkt.<sup>14</sup>

Diagrambladet eller förarkorten får emellertid inte tas ut förrän vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet vid någon annan tidpunkt. Kravet på att registrera något på diagramblad slutar alltså när det dagliga arbetspasset är slut.<sup>15</sup>

## Dygnsvila utanför dagligt arbetspass - tid som alltid ska redovisas

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att det i artikel 6.5 i förordning 561/2006 tydligt beskrivs vid vilka tillfällen man ska redovisa tid för hand eller på en utskrift. Det *ena tillfället* är då en förare utför "annat arbete".<sup>16</sup> Då ska han registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av förordning 561/2006. Det andra tillfället som aktualiseras är registrering av alla perioder då denne är "tillgänglig" enligt definitionen i artikel 15.3 c i 3821/85 *sedan sin senaste dygns- eller veckovila*.

Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren. Om meningen hade varit att dygnsvila eller veckovila alltid skulle redovisas skulle detta krav ha angivits här. Varken här eller någon annanstans uppställs ett sådant krav.

<sup>11</sup> Här bortses från "färjeregeln" i artikel 9 i förordningen 561/2006.

<sup>12</sup> Galler fr.o.m. 1 januari 2008.

<sup>13</sup> Här bortses från att det finns arbetsgivarintyg som ska upprättas enligt 2006/22 (där redovisning krävs).

<sup>14</sup> Det blir fråga om en tolkning e contrario.

<sup>15</sup> Jfr dock artikel 12 förordningen 561/2006 samt 15.2 andra stycket a) förordning 3821/85. Den senare gäller enbart analoga färdskrivare.

<sup>16</sup> Vilket även inbegriper "all tid som [föraren] kör ett fordon som används för kommersiella transporter", som inte omfattas av förordning 561/2006.

Här ska även särskilt noteras att registreringen inte avser all tid bakåt, utan är *begränsad bakåt* till den senaste dygns eller veckovila.

## Dygnsvila utanför dagligt arbetspass - syftning i artikel 15.2

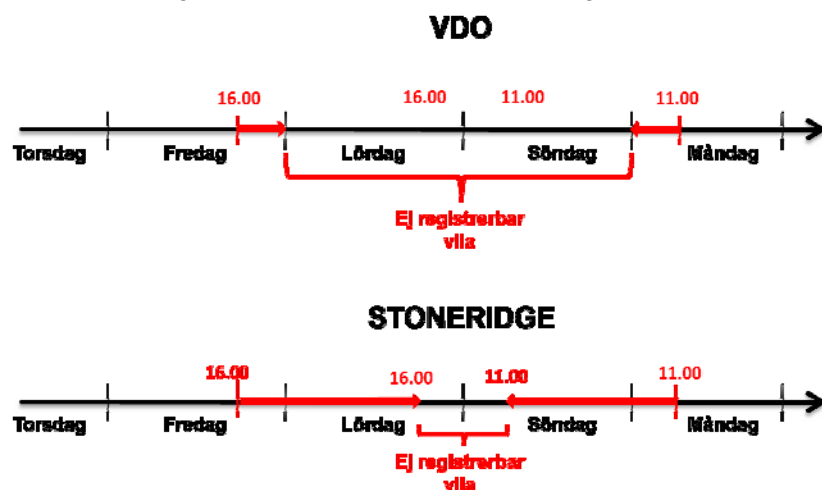
Sveriges Åkeriföretag konstaterar att 15.2 andra stycket 3821/85 är underställt första stycket i samma punkt. Enligt den tidigare rättsuppfattningen har man ansett att 15.2 andra stycket 3821/85 har en självständig betydelse som ska läsas fristående från övrig text. Det har hävdats att så snart föraren inte har tillgång till ett fordon, vilket som helst, ska föraren anteckna bland annat dygnsvilan enligt 15.3 andra strecksatsen led d) 3821/85.

Genom denna tillämpning har rättsvårdande myndigheter utgått från bland annat att dygnsvilan alltid ska registreras för hand eller genom manuell inmatning även efter det dagliga arbetspasset slut. Detta överensstämmer inte med gällande rätt. Artikel 15.2 andra stycket 3821/85 ska kopplas till och ska läsas tillsammans med 15.2 första stycket i 3821/85. En korrekt tillämpning är att 15.2 andra stycket i nämnda förordning endast ska tillämpas då föraren inte kunnat använda "fordonet" enligt de principer som kommer till uttryck i 15.2 första stycket i 3821/85.

## Färdskrivarutrustning funktionalitet

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att de digitala färdskrivare som finns på marknaden uppfyller kraven i bilaga 1B i 3821/85. Färdskrivarna är typgodkända av myndighet i medlemsländerna och därmed godkända i EU. Anledningen till att man inte behöver göra manuella inmatningar eller uppfylla andra krav som myndigheterna ställt på redovisning är att någon sådan inmatning av veckovilan inte krävs. Färdskrivarna har konstruerats enligt ett strikt regelverk i bilaga 1B i 3821/85. Enligt detta regelverk finns inget krav att registrera någon veckovila. Skälet därtill är att något krav på att registrera veckovilan inte uppställs i de materiella bestämmelserna om kör- och vilotider i 561/2006 eller 3821/85.

De begränsningar som förekommer hos de två ledande färdskrivartillverkarna vad avser registrering av veckovilan framgår av nedanstående figur. Utgångspunkten är att föraren avslutar sitt arbetspass på fredagen kl 16.00 för att, efter helgen, påbörja ett nytt arbetspass på måndagen kl 11.00. Ingen av de två etablerade fabrikerna av digitala färdskrivarna klarar av att registrera *vila* i utskrivbar form.



Med VDO:s färdskrivare går det endast att registrera tid fram till respektive tillbaka till kl 00.00. Stoneridges färdskrivare kan manuellt registrera 24 timmar framåt respektive bakåt i tiden. Färdskrivarna ska inte och är inte konstruerade för att registrera veckovila.



Sveriges Åkeriföretag erinrar även om färdskrivarens tänkta funktion enligt Bilaga 1 i 3821/85 kapitel 1, som uttalar: ”**Färdskrivare:** utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt lämna detaljerad information om fordonens *förflyttningar* och om *förarnas arbetspass*.”

## Relevanta domar

Ett flertal domar från EG-domstolen ger Sveriges Åkeriföretag stöd i sin uppfattning. Här nedan redovisa några domar fritt översatt till svenska.

### *C-158/90 Mario Nijs*<sup>17</sup> (redogör för när diagramblad ska användas)

Artikel 15 (7) i 3821/85 har följande lydelse: ”på begäran av en behörig kontrollant ska föraren kunna visa upp diagramblad för den innevarande veckan och under alla omständigheter för den sista dagen av föregående vecka som han körde”. Frågan som ställdes var;

(a) Vad betyder orden ”den sista dagen som han kört under föregående vecka” i artikel 15 (7) i 3821/85?<sup>18</sup> Är denna dag den sista kalenderdagen, den sista arbetsdagen eller den sista kördagen i den veckan?

(b) Menas med ”föregående vecka” den vecka närmast föregående kontrolltillfället eller någon vecka före kontrolltillfället i vilken föraren körde ett fordon som omfattas av den berörda EEG föreskriften?

DOMSTOLEN (första avdelningen) genom beslut av den 16 maj 1990, följande dom:

Uttrycket ”den sista dagen av föregående vecka som han körde” i artikel 15 (7) i 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter hänvisar till den sista kördagen av förra veckan, innan den innevarande veckan, under vilken föraren i fråga körde ett fordon som omfattas av 3820/85.

### *C-313/92 van Swieten*<sup>19</sup> (klargör vad som är en 24-timmarsperiod, samt när den börjar och slutar)

I detta mål uppkom bland annat frågan om begreppet ”varje period av 24 timmar” i artikel 8.1 i 3820/85, ska tolkas så att en sådan period kan påbörjas vid vilken tidpunkt som helst, beroende på vecko- och (tillräckliga) dygnsvila och tidpunkten för kontrollen, eller börjar den första vid en eller flera följande perioder vid den tidpunkten när den sista vilan slutar?

Uttrycket ”varje period om 24 timmar” i artikel 8 (1) i 3820/85 ska tolkas på så sätt att en ”24-timmarsperiod” påbörjas vid den tidpunkt då föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsviloperiod. Om dygnsvilan tas ut i två eller tre separata perioder, ska beräkningen [av när en ny 24-timmarsperiod tidigast kan starta] påbörjas i slutet av den del av vilan som är minst åtta timmar i följd.

---

<sup>17</sup> Judgement of the Court (First Chamber) of 13 December 1991. - Criminal proceedings against Mario Nijs and Transport Vanschoonbeek-Matterne NV. - Reference for a preliminary ruling: Politie rechtbank Hasselt - Belgium. - Road transport - Social legislation - Inspections. - Case C-158/90.

<sup>18</sup> I dess tidigare lydelse.

<sup>19</sup> Judgement of the Court (Sixth Chamber) of 2 June 1994. - Criminal proceedings against Van Swieten BV. - Reference for a preliminary ruling: Arrondissementsrechtbank Amsterdam - Netherlands. - Road transport - Social provisions: applicability to transport operations in which part of the route passes through a State not a party to the ERTA - "Period of 24 hours" and "day". - Case C-313/92.



*C-394/92 Marc Michelsen<sup>20</sup> (fastställer definition av dagligt arbetspass, samt när den börjar och slutar)*

De frågor som ställdes till domstolen avsåg begreppen ”arbete”, ”dag” samt ”slut på arbetstid” enligt följande:

1. Arbetsperiod

Innefattar en arbetsperiod varje period under vilken föraren av ett fordon som omfattas av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och 3821/85 inte fritt kan förfoga över sin tid? Omfattar arbetsperiod körtider, raster under körning och tid som ägnas åt annat arbete? Är denna definition tillräckligt korrekt eller måste det vara kvalificerad eller ersättas av en annan definition?

2. Dag

Innefattar ”en dag” 24 timmar och när påbörjas ”en dag” enligt tolkningen av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och 3821/85: startar den kl 00.00 av en kalenderdag eller vid den tidpunkt då den berörde föraren första tar över ett fordon som omfattas av dessa regler? Kan dagen börja vid en annan tidpunkt?

3. Slut på arbetstid

Är slutet av arbetstiden den tidpunkt då den berörde föraren inte längre står till transportföretagets förfogande, och där han återfår rätten att fritt förfoga över sin tid? Är en annan definition möjligt?

DOMSTOLEN beslutade den 9 november 1992, följande dom:<sup>21</sup>

1. Det ”dagliga arbetspasset” i den mening som avses i artikel 15 (2) i 3821/85, omfattar körtid, all annan arbetstid, tillgänglighet, raster och när föraren delar sin dygnsvila i två eller tre separata perioder, en sådan period, under förutsättning att det inte överstiger en timme.<sup>22</sup> Det ”dagliga arbetspasset” inleds vid den tidpunkt då föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila eller, om dygnsvilan är uppdelad i flera perioder, efter en viloperiod på minst åtta timmar. Det slutar i början av en dygnsvila eller, om dygnsvilan är uppdelad i flera perioder, i början av en viloperiod som sträcker sig över minst åtta timmar i följd.

2. Begreppet ”dag” enligt 3820/85 och 3821/85 ska förstås som synonymt med begreppet ”24-timmarsperiod” vilket syftar på vilken period som helst med den varaktigheten som startar vid den tidpunkt när föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila.”

---

<sup>20</sup> Judgement of the Court (Sixth Chamber) of 9 June 1994. - Criminal proceedings against Marc Michielsen and Geybels Transport Service NV. - Reference for a preliminary ruling: Politiechtbank Hasselt - Belgium. - Social legislation relating to transport - "Period of work", "day" and "end of the working period". - Case C-394/92.

<sup>21</sup> Notera att lagstiftningen har ändrats, vilket (i tidigare avsnitt ovan) beaktats i denna PM.

<sup>22</sup> Jfr även styckena 12 och 13 i domen som anger att "[u]nder Article 15(2) of Regulation No 3821/85, drivers must use the record sheets every day on which they drive, starting from the moment they take over the vehicle. The rules in question therefore do not require such a sheet to be used on a day without driving. It therefore follows from the context of the provision in question and from the purpose of the rules of which it forms a part that effective monitoring requires the driver to produce such a sheet for the last driving day of the last week in which he drove prior to the inspection, particularly in order that compliance with the compulsory weekly rest period can be checked. If the driver was not driving in the week prior to that in which the inspection took place, or if he was not driving on the last calendar day or the last working day of the last week in which he was driving, the objectives of the rules in question do not require him to produce the record sheet for those respective periods.



*C-297/99 Skills<sup>23</sup> (talar om att ett dagligt arbetspass kan börja innan körperioden, om man övertar ett fordon på annan plats än driftstället)*

Frågan som uppkom var följande.

Ska kraven på att en förare registrerar all annan arbetstid och raster och dygnsviloperioder på fordons diagramblad, som föreskrivs i artikel 15.2 och 15.3 i 3821/85, tolkas som att dessa uttryck omfattar

a) restid för att överta ett fordon, som omfattas av kravet på att installera och använda färdskrivare, omfattande

i) tid för resa som skett på uppdrag av arbetsgivaren, eller

ii) tid (som utgör en del av dygns- eller veckoviloperioden efter den senaste körtiden) för resa när arbetstagaren reser vid en tidpunkt och på ett sätt som han själv valt,

b) tid som använts för körning eller andra åligganden, som är undantagna från kravet på att installera och använda färdskrivare?

DOMSTOLEN beslutade den 30 juni 1999 följande dom:

Artikel 15 i 3821/85 ska tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar

– sådan restid som föraren behöver för att kunna överta ett fordon (som omfattas av kravet att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftställe, oavsett om arbetsgivaren har gett instruktioner i detta avseende eller om föraren själv kan välja när och hur han ska resa, samt

– sådana tidsperioder då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för 3821/85 innan han övertar ett fordon på vilket förordningen är tillämplig.

Danderyd den 17 oktober 2008

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Bengt Waldersten

---

<sup>23</sup> Judgement of the Court (Fifth Chamber) of 18 January 2001. - Criminal proceedings against Skills Motor Coaches Ltd, B.J. Farmer, C.J. Burley and B. Denman. - Reference for a preliminary ruling: Nottingham Magistrates' Court - United Kingdom. - Social legislation relating to road transport - Tachograph record sheets - Obligation to record periods of work, breaks in work and rest periods. - Case C-297/99.