



PRESSEMEDDELELSE NR. 173/24

Luxembourg den 4. oktober 2024

Domstolens dom i de forenede sager C-541/20 – C-555/20 | Litauen m.fl. mod Parlamentet og Rådet (Mobilitetspakken)

Domstolen bekræfter i vid udstrækning, at mobilitetspakken er gyldig

Domstolen annullerer imidlertid forpligtelsen til at sikre, at køretøjerne hver ottende uge vender tilbage til transportvirksomheden, idet EU-lovgiver ikke har godtgjort, at den rådede over tilstrækkelige oplysninger til at kunne vurdere, om denne foranstaltning var forholdsmæssig

Litauen, Bulgarien, Rumænien, Cypern, Ungarn, Malta og Polen ¹ har anlagt søgsmål ved Domstolen med påstand om annullation af den mobilitetspakke ², som EU-lovgiver, dvs. Parlamentet og Rådet ³, vedtog i 2020.

Disse medlemsstater har bl.a. anfægtet følgende:

1. forbuddet mod, at førerne afholder den regulære ugentlige hviletid ⁴ eller den hviletid, der afholdes som kompensation ⁵, i køretøjet ⁶
2. transportvirksomhedernes forpligtelse til at tilrettelægge førernes arbejde, således at disse førere i arbejdstiden kan vende tilbage ⁷ til arbejdsgiverens virksomhed eller deres bopæl hver tredje eller fjerde uge ⁸ med henblik på at påbegynde eller afholde i hvert fald deres regulære ugentlige hviletid eller den hviletid, der afholdes som kompensation
3. fremskyndelsen ⁹ af datoen for ikrafttræden af forpligtelsen til installation af andengenerationstakografer samt, generelt, fastsættelsen af ikrafttrædelsesdatoen for ovennævnte forbud og forpligtelse
4. forpligtelsen til at sikre, at de køretøjer, som anvendes til international transport, vender tilbage til en driftscentral i den pågældende transportvirksomheds etableringsmedlemsstat hver ottende uge
5. karenstiden på fire dage, hvor de (ikke-hjemmehørende) transportvirksomheder efter cabotagekørsel ¹⁰, der er foretaget i værtsmedlemsstaten, ikke har tilladelse til at udføre cabotagekørsler med samme køretøj i den samme medlemsstat
6. kvalificeringen af førerne som »udstationerede arbejdstagere«, når de udfører cabotagekørsel, transport fra én medlemsstat til en anden, hvoraf ingen er transportvirksomhedens etableringsmedlemsstat (såkaldt »tredjelandstransport«) ¹¹, eller visse former for kombineret transport ¹², således at førerne er omfattet af værtsmedlemsstatens gældende arbejds- og ansættelsesvilkår, herunder hvad angår lønninger ¹³.

Med dommen afsagt i dag frifinder Domstolen Parlamentet og Rådet i søgsmålene, undtagen for så vidt som disse søgsmål vedrører forpligtelsen til at sikre, at køretøjerne vender tilbage, som den annullerer ¹⁴. Parlamentet og Rådet har nemlig ikke godtgjort, at de ved vedtagelsen af denne foranstaltning rådede over tilstrækkelige oplysninger til at kunne vurdere, om denne foranstaltning var forholdsmæssig.

I øvrigt forkaster Domstolen de sagsøgende medlemsstaters argumentation om bl.a. proportionalitetsprincippet, ligebehandlingsprincippet, princippet om forbud mod forskelsbehandling, den fælles transportpolitik, den frie

udveksling af tjenesteydelser, etableringsfriheden, den frie bevægelighed for varer, retssikkerhedsprincippet, princippet om beskyttelse af den berettigede forventning samt miljøbeskyttelse. Domstolen fastslår, at **EU-lovgiver ikke åbenbart har overskredet grænserne for sin vide skønsmargen på området.**

Domstolen bemærker, at den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet er underlagt en særlig ordning. **Transportvirksomhederne har nemlig alene ret til fri udveksling af transporttjenester, for så vidt som de er indrømmet denne ret ved foranstaltninger, som EU-lovgiver har vedtaget, såsom mobilitetspakken.** Denne pakke af foranstaltninger forbyder i øvrigt ikke transportvirksomhederne at udnytte etableringsfriheden til at oprette datterselskaber i de medlemsstater, hvor de vil gennemføre deres transport, og således etablere sig tættere på den reelle efterspørgsel på deres tjenester.

Domstolen fastslår ligeledes, at EU-lovgiver med mobilitetspakken har tilsigtet at sikre en **ny balance mellem de forskellige omhandlede interesser, dvs. bl.a. førernes interesse i bedre sociale arbejdsvilkår og arbejdsgivernes interesse i at udøve deres transportaktiviteter under rimelige forretningsvilkår.** Vejtransportsektoren skal således blive mere sikker, effektiv og socialt ansvarlig.

EU-lovgiver kunne med føje finde, at en øget social beskyttelse af førerne, henset til denne nødvendige afbalancering, kunne medføre en **forøgelse af de omkostninger, som visse transportvirksomheder bærer.** De regler, der er vedtaget med henblik herpå, står i rimeligt forhold til det formål, som forfølges. Reglerne finder desuden anvendelse uden forskel i hele Den Europæiske Union og forskelsbehandler ikke transportvirksomheder, der er etableret i medlemsstater, der angiveligt ligger i »Unionens periferi«. Såfremt disse regler måtte have en større indvirkning på visse virksomheder, skyldes det, at disse virksomheder har valgt en økonomisk driftsmodel, som består i, at de leverer de fleste, om ikke alle, deres tjenester til modtagere i medlemsstater, der er beliggende langt fra deres etableringsmedlemsstat.

Hvad angår **forbuddet mod at afholde den regulære ugentlige hviletid eller den hviletid, der afholdes som kompensation, i køretøjet, er det ikke nyt,** men fremgik allerede af tidligere lovgivning som fortolket af Domstolen ¹⁵.

Transportvirksomhedernes forpligtelse til at give førerne mulighed for regelmæssigt at vende tilbage til virksomhedens driftscentral eller deres bopæl for at påbegynde eller afholde deres regulære ugentlige hviletid eller den hviletid, der afholdes som kompensation, hindrer ikke førerne i selv at vælge, hvor de vil afholde deres hviletid. Desuden kan virksomhederne knytte denne tilbagevenden til køretøjernes tilbagevenden til virksomheden som led i de sædvanlige aktiviteter eller tilrettelægge den ved at anvende offentlig transport, således at denne forpligtelse ikke nødvendigvis har negativ indvirkning på miljøet.

Hvad angår **reglerne om udstationering** har EU-lovgiver for hver type vejtransport taget hensyn til den forbindelse, som knytter den leverede tjeneste til enten værtsmedlemsstaten eller etableringsmedlemsstaten, med henblik på at finde en rimelig balance mellem de forskellige omhandlede interesser. Disse regler blev ikke ændret ved mobilitetspakken hvad angår cabotagekørsel, idet de allerede i det væsentlige fulgte af det tidligere regelsæt vedrørende »tredjelandstransporter«.

Endelig bemærker Domstolen, at EU-lovgiver med mobilitetspakken ligeledes har foretaget en ny afvejning under hensyntagen til de forskellige transportvirksomheders interesser, idet denne lovgiver har afhjulpet de vanskeligheder, der havde vist sig ved anvendelsen af forordning nr. 1072/2009 ¹⁶ som følge af praksis, der var i strid med den midlertidige karakter, som **cabotagekørsel** skal have.

Med hensyn til navnlig **karensperioden** for cabotagekørsel fremhæver Domstolen, at denne periode i overensstemmelse med det formål, som den tidligere lovgivning allerede forfulgte, tilsigter at sikre, at cabotagekørsel ikke foregår på en måde, som skaber en permanent eller vedvarende aktivitet i værtsmedlemsstaten. Denne periode forbyder kun, at der i nævnte periode foretages cabotagekørsel i denne værtsmedlemsstat, men er ikke til hinder for, at der foretages andre former for transport, såsom international transport til enten etableringsmedlemsstaten eller andre medlemsstater, i givet fald efterfulgt af cabotagekørsel i

disse andre medlemsstater.

BEMÆRKNING: Annulationssøgsmål tilsigter annullation af retsakter vedtaget af EU-institutionerne, som er i strid med EU-retten. Medlemsstater, EU-organer og borgere kan under nærmere bestemte betingelser indbringe sådanne sager for Domstolen eller Retten. Hvis sagsøgeren får medhold, annulleres retsakten. Såfremt annullationen af retsakten indebærer, at der opstår et retligt tomrum, skal dette afhjælpes af vedkommende institution.

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Domstolen.

[Dommen og eventuelt et resumé](#) af dommen offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎(+352) 4303 3127.

Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Europe by Satellite](#)« ☎(+32) 2 2964106.

Følg Domstolen online!



¹ Belgien, Estland og Letland har for Domstolen ligeledes støttet en eller flere af disse stater.

² Denne pakke består navnlig af 1) Europa-Parlamentets og Rådets [forordning \(EU\) 2020/1054](#) af 15.7.2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer, 2) Europa-Parlamentets og Rådets [forordning \(EU\) 2020/1055](#) af 15.7.2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren og 3) Europa-Parlamentets og Rådets [direktiv \(EU\) 2020/1057](#) af 15.7.2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskraverne, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.

³ Danmark, Tyskland, Grækenland, Frankrig, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Østrig og Sverige har for Domstolen støttet Parlamentet og/eller Rådet.

⁴ På mindst 45 timer.

⁵ Dvs. mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hviletider. Afholdelsen af pauser og daglig hviletid (på mindst ni timer) og reducerede ugentlige hviletider (mindre end 45 timer, men mindst 24 timer) i køretøjet er fortsat tilladt.

⁶ Disse hviletider skal afholdes i egnet og kønsvenlig indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold. Alle omkostninger hertil dækkes af arbejdsgiveren.

⁷ Transportvirksomheden skal principielt for egen regning tilrettelægge førerens tilbagevendende, medmindre denne fører lejlighedsvis vælger at give afkald på en sådan tilbagevendende.

⁸ Perioden på fire uger ændres til tre uger, når føreren forud herfor har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider.

⁹ Fra nu og et halvt år til nu, alt efter den type takograf, der befandt sig i køretøjet.

¹⁰ Cabotagekørsel er transport, som foretages i en medlemsstat af en transportvirksomhed, som ikke er etableret i denne stat. Sådan kørsel er tilladt, så længe den ikke foregår på en måde, som skaber en permanent eller vedvarende aktivitet i denne medlemsstat.

¹¹ En fører, der udfører en sådan »tredjelandstransport«, anses for udstationeret, eftersom denne fører og denne operation er tilstrækkeligt knyttet til værtsmedlemsstatens område.

¹² Dvs. godstransport mellem medlemsstaterne, hvorunder lastbilen eller et andet middel til transport af gods, der er forbundet med lastbilen, anvender vej til den indledende eller afsluttende strækning og til den resterende strækning anvender jernbane, indre vandveje eller søvejen. En fører anses ikke for udstationeret, når vedkommende udfører den indledende eller afsluttende vejstrækning som en del af en kombineret transport, hvis vejstrækningen i sig selv består af bilaterale transport. I sidstnævnte tilfælde er arten af den ydede tjeneste på nævnte vejstrækning tæt forbundet med etableringsmedlemsstaten.

¹³ Førere anses derimod ikke for udstationerede, når de gennemfører »bilateral« transport (mellem etableringsmedlemsstaten og en anden medlemsstat) af henholdsvis gods eller passagerer eller transit, hvor føreren passerer en medlemsstats område i princippet uden pålæsning eller aflæsning af varer og uden optagning eller afsætning af passagerer.

¹⁴ Domstolen har nærmere bestemt annulleret artikel 1, nr. 3), i forordning 2020/1055, som foreskriver denne forpligtelse.

¹⁵ Domstolens dom af 20.12.2017, Vadi-trans, [C-102/16](#) (jf. ligeledes pressemeddelelse [nr. 145/17](#)).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets [forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) af 21.10.2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.