



PERSCOMMUNIQUÉ nr. 173/24

Luxemburg, 4 oktober 2024

Arrest van het Hof in de gevoegde zaken C-541/20 tot en met C-555/20 | Litouwen e.a./Parlement en Raad (Mobiliteitspakket)

Het Hof bevestigt grotendeels de geldigheid van het Mobiliteitspakket

Het vereiste dat voertuigen om de acht weken terugkeren naar de exploitatievestiging van de vervoersonderneming heeft het Hof evenwel nietig verklaard omdat de Uniewetgever niet heeft aangetoond dat hij over voldoende elementen beschikte om te beoordelen of deze maatregel evenredig was

Litouwen, Bulgarije, Roemenië, Cyprus, Hongarije, Malta en Polen ¹ hebben bij het Hof van Justitie beroep ingesteld tot nietigverklaring van het Mobiliteitspakket ², dat in 2020 is vastgesteld door de Uniewetgever, dat wil zeggen het Parlement en de Raad. ³

Deze lidstaten betwisten met name:

1. het aan bestuurders opgelegde verbod om hun normale ⁴ of ter compensatie toegekende ⁵ wekelijkse rusttijd in het voertuig ⁶ door te brengen;
2. de op de vervoersondernemingen rustende verplichting om de arbeid van hun bestuurders zo te organiseren dat zij, tijdens de arbeidstijd ⁷, om de drie of vier weken ⁸ naar de exploitatievestiging van de onderneming of naar hun woonplaats kunnen terugkeren om er ten minste hun normale of ter compensatie toegekende wekelijkse rusttijd te beginnen of door te brengen;
3. de vervroegde datum ⁹ van inwerkingtreding van de verplichting om slimme tachografen van de tweede generatie te installeren alsook, in algemene zin, de vaststelling van de datum van inwerkingtreding van het eerder genoemde verbod en de eerder genoemde verplichting;
4. het vereiste dat voertuigen die voor internationaal vervoer worden gebruikt, om de acht weken terugkeren naar een exploitatievestiging in de lidstaat van vestiging van de betrokken vervoersonderneming;
5. de wachttijd van vier dagen waarin, na het einde van een cabotagecyclus ¹⁰ in een lidstaat van ontvangst, (niet-ingezeten) vervoerders met hetzelfde voertuig geen cabotage in diezelfde lidstaat mogen uitvoeren;
6. de kwalificatie van bestuurders als „gedetacheerde werknemers” bij het verrichten van cabotagevervoer, van vervoer van een lidstaat naar een andere, waarbij geen van beide de lidstaat van vestiging van de vervoersonderneming is (ook wel „derdelandenvervoer” ¹¹ genoemd), of van bepaalde vormen van gecombineerd vervoer ¹², zodat zij onder de in de lidstaat van ontvangst ¹³ geldende arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden vallen, met name wat de beloning betreft.

Bij zijn arrest van vandaag verwerpt het Hof de beroepen, behalve voor zover zij zijn gericht tegen het vereiste inzake de terugkeer van voertuigen, dat nietig wordt verklaard ¹⁴. Het Parlement en de Raad hebben namelijk niet aangetoond dat zij bij de vaststelling van deze maatregel over voldoende elementen beschikten op basis waarvan zij konden beoordelen of deze maatregel evenredig was.

Voor het overige verwerpt het Hof het betoog dat door de verzoekende lidstaten is aangevoerd met betrekking tot met name de beginselen van evenredigheid, gelijke behandeling en non-discriminatie, het gemeenschappelijk vervoerbeleid, het vrij verrichten van diensten, de vrijheid van vestiging, het vrije verkeer van goederen, de beginselen van rechtszekerheid en bescherming van het gewettigd vertrouwen alsook milieubescherming. Het Hof is van oordeel dat **de Uniewetgever de grenzen van zijn ruime beoordelingsmarge op dit gebied niet kennelijk heeft overschreden.**

Het Hof brengt in herinnering dat de vrijheid van dienstverrichting op het gebied van vervoer aan bijzondere regels is onderworpen. **Vervoersondernemingen hebben namelijk alleen recht op het vrij verrichten van diensten voor zover hun dit recht is verleend door maatregelen van de Uniewetgever, zoals die welke zijn opgenomen in het Mobiliteitspakket.** Dit maatregelenpakket verbiedt vervoersondernemingen overigens niet om gebruik te maken van het recht op vrijheid van vestiging door dochterondernemingen op te richten in de lidstaten waar zij vervoer willen verrichten en zich zodoende dichter in de buurt van de daadwerkelijke vraag naar hun diensten te vestigen.

Het Hof is tevens van oordeel dat de Uniewetgever met het Mobiliteitspakket heeft beoogd **een nieuw evenwicht te vinden tussen de verschillende betrokken belangen, namelijk het belang van de bestuurders bij betere sociale arbeidsvoorwaarden en het belang van de werkgevers bij de uitoefening van hun vervoersactiviteiten onder eerlijke commerciële voorwaarden.** Op die wijze moet de wegvervoersector veiliger, efficiënter en sociaal verantwoordelijker worden.

Gelet op dit noodzakelijke herstel van het evenwicht kon de Uniewetgever ervan uitgaan dat een betere sociale bescherming van de bestuurders **voor bepaalde vervoersondernemingen** gepaard zou kunnen gaan met een **stijging van de kosten.** De daartoe vastgestelde regels zijn evenredig aan het nagestreefde doel. Ze zijn bovendien zonder onderscheid van toepassing in de gehele Europese Unie en niet discriminerend voor vervoersondernemingen die gevestigd zijn in lidstaten die zich zagezegd aan de „periferie van de Unie” bevinden. Mochten deze regels een grotere invloed hebben op bepaalde ondernemingen, dan is dit het gevolg van hun keuze voor een bedrijfsmodel waarbij hun diensten voor het merendeel, zo niet integraal, worden verricht aan afnemers die gevestigd zijn in lidstaten die ver van hun lidstaat van vestiging liggen.

Het verbod op het nemen van de normale of ter compensatie toegekende wekelijkse rusttijd in het voertuig is niet nieuw, maar volgde al uit de eerdere regelgeving, zoals die door het Hof is uitgelegd.¹⁵

De op de vervoersondernemingen rustende verplichting om bestuurders regelmatig te laten terugkeren naar de exploitatievestiging van de onderneming of naar hun woonplaats om er ten minste hun normale of ter compensatie toegekende wekelijkse rusttijd te beginnen of door te brengen, belet deze bestuurders niet om zelf de plaats te kiezen waar zij hun rusttijd willen doorbrengen. Bovendien kunnen vervoersondernemingen deze terugkeer combineren met een terugkeer van de voertuigen naar hun exploitatievestiging in het kader van hun gebruikelijke activiteiten of die terugkeer organiseren met gebruikmaking van het openbaar vervoer, zodat deze verplichting niet noodzakelijkerwijs negatieve gevolgen voor het milieu met zich meebrengt.

Wat de **regels voor detachering** betreft, heeft de Uniewetgever voor elk type wegvervoer rekening gehouden met de band tussen de dienstverrichting en de lidstaat van ontvangst dan wel de lidstaat van vestiging, om zodoende een billijk evenwicht te vinden tussen de verschillende belangen die op het spel staan. Deze regels zijn wat cabotagevervoer betreft niet gewijzigd door het Mobiliteitspakket, aangezien die regels in wezen al voortvloeiden uit de eerdere regelgeving met betrekking tot „derdelandenvervoer”.

Tot slot merkt het Hof op dat de Uniewetgever met het Mobiliteitspakket tevens een nieuw evenwicht tot stand heeft gebracht dat rekening houdt met de belangen van de verschillende vervoersondernemingen, door de moeilijkheden weg te nemen die zijn gebleken bij de toepassing van verordening nr. 1072/2009¹⁶ vanwege praktijken die in strijd zijn met de tijdelijke aard die **cabotagevervoer** hoort te hebben.

Wat meer in het bijzonder de **wachttijd** voor cabotage betreft, benadrukt het Hof dat daarmee wordt beoogd om,

in lijn met de reeds door de eerdere regelgeving nagestreefde doelstelling, ervoor te zorgen dat cabotagevervoer niet op zodanige wijze wordt verricht dat het een permanente of ononderbroken activiteit in de lidstaat van ontvangst wordt. Tijdens deze wachttijd geldt alleen een verbod op cabotagevervoer in dezelfde lidstaat van ontvangst, welk verbod niet verhindert dat er ander vervoer wordt verricht, zoals internationaal vervoer naar de lidstaat van vestiging of naar andere lidstaten, eventueel gevolgd door cabotagevervoer in die andere lidstaten.

NOTA BENE: Het beroep tot nietigverklaring strekt tot nietigverklaring van met het recht van de Unie strijdige handelingen van de instellingen van de Unie. Onder bepaalde voorwaarden kunnen de lidstaten, de Europese instellingen en particulieren bij het Hof van Justitie of het Gerecht een beroep tot nietigverklaring instellen. Indien het beroep gegrond is, wordt de handeling nietig verklaard. De betrokken instelling moet in voorkomend geval de door de nietigverklaring van de handeling ontstane leemte in de regelgeving verhelpen.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt.

De [volledige tekst en, indien van toepassing, de samenvatting](#) van het arrest zijn op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170.

Beelden van de uitspraak van het arrest zijn beschikbaar via „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106.

Volg ons!



¹ Ook België, Estland en Letland hebben voor het Hof geïntervenieerd aan de zijde van één of meer van deze lidstaten.

² Dit pakket bestaat met name uit 1) [verordening \(EU\) 2020/1054](#) van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen, 2) [verordening \(EU\) 2020/1055](#) van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector en 3) [richtlijn \(EU\) 2020/1057](#) van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot richtlijn 96/71/EG en richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en verordening (EU) nr. 1024/2012.

³ Denemarken, Duitsland, Griekenland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zweden hebben voor het Hof geïntervenieerd aan de zijde van het Parlement en/of de Raad.

⁴ Van ten minste 45 uur.

⁵ Dat wil zeggen van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden. Het blijft toegestaan om onderbrekingen en verkorte dagelijkse (ten minste 9 uur) en wekelijkse (minder dan 45 uur, maar ten minste 24 uur) rusttijden in het voertuig te nemen.

⁶ Deze rusttijden moeten worden genomen in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen. De daarmee verbonden kosten worden door de werkgever gedekt.

⁷ In beginsel moet de vervoersonderneming de terugkeer van de bestuurder op eigen kosten organiseren, tenzij de bestuurder er af en toe voor kiest om niet terug te keren.

⁸ De periode van vier weken wordt teruggebracht tot drie weken indien de bestuurder eerder twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen.)

⁹ Met negen en een half dan wel negen jaar, afhankelijk van het type tachograaf in het voertuig.

¹⁰ Cabotagevervoer bestaat in het verrichten van vervoer door een vervoersonderneming binnen een lidstaat waar deze niet is gevestigd. Dergelijk vervoer is toegestaan zolang het niet op zodanige wijze wordt verricht dat het een permanente of ononderbroken activiteit binnen die lidstaat wordt.

¹¹ Een bestuurder die dergelijk „derdelandenvervoer” verricht, wordt geacht te zijn gedetacheerd, aangezien er sprake is van voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst.

¹² Dat wil zeggen goederenvervoer tussen lidstaten waarbij de vrachtwagen of een ander met de vrachtwagen verbonden vervoermiddel voor goederen gebruikmaakt van de weg voor het eerste of het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor of de binnenwateren, of van een zeetraject. Een bestuurder wordt niet geacht te zijn gedetacheerd wanneer hij het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten. In dat laatste geval is de aard van de dienstverlening

tijdens dat traject nauw verbonden met de lidstaat van vestiging.

¹³ Bestuurders die „bilaterale” vervoersactiviteiten (tussen de lidstaat van vestiging en een andere lidstaat) verrichten in respectievelijk het goederenvervoer of het personenvervoer, of die doorvoertransport verrichten waarbij de bestuurder over het grondgebied van een lidstaat reist, in beginsel zonder vracht te laden of te lossen en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, worden daarentegen niet als gedetacheerd beschouwd.

¹⁴ Meer bepaald heeft het Hof artikel 1, lid 3, van verordening 2020/1055, waarin dit vereiste is neergelegd, nietig verklaard.

¹⁵ Arrest van het Hof van 20 december 2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (zie ook perscommuniqué [nr. 145/17](#)).

¹⁶ [Verordening \(EG\) nr. 1072/2009](#) van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.