



PRESSMEDDELANDE nr 173/24

Luxemburg den 4 oktober 2024

Domstolens dom i de förenade målen C-541/20–C-555/20 | Litauen m.fl./parlamentet och rådet (mobilitetspaketet)

Domstolen bekräftar i stort sett giltigheten av mobilitetspaketet

Domstolen upphäver emellertid skyldigheten för fordonen att återvända till transportföretagets arbetsställe var åttonde vecka, eftersom unionslagstiftaren inte har visat att den förfogade över tillräckliga uppgifter för att kunna bedöma huruvida denna åtgärd var proportionerlig

Litauen, Bulgarien, Rumänien, Cypern, Ungern, Malta och Polen¹ väckte talan vid domstolen om ogiltigförklaring av det mobilitetspaket² som unionslagstiftaren, det vill säga parlamentet och rådet,³ antog år 2020.

Dessa medlemsstater ifrågasatte bland annat följande:

1. Förbudet för förarna att tillbringa den normala veckovilan⁴ eller kompensationsvilan⁵ i fordonet.⁶
2. Transportföretagens skyldighet att organisera förarnas arbete på ett sådant sätt att förarna, under arbetstid,⁷ var tredje eller fjärde vecka⁸ kan återvända till företagets arbetsställe eller till sin bostad, för att där inleda eller tillbringa åtminstone sin normala veckovila eller kompensationsvila.
3. Tidigareläggandet⁹ av dagen för ikraftträdandet av skyldigheten att installera andra generationens smarta färdskrivare samt, rent allmänt, fastställandet av dagen för ikraftträdandet av nämnda förbud och skyldighet.
4. Skyldigheten för fordon som används för internationella transporter att var åttonde vecka återvända till ett arbetsställe beläget i den medlemsstat där det berörda transportföretaget är etablerat.
5. Karensperioden på fyra dagar, under vilken (utlandsetablerade) transportföretag efter en cabotagecykel¹⁰ i en värdmedlemsstat inte får utföra cabotagetransporter med samma fordon i samma medlemsstat.
6. Klassificeringen av förare som "utstationerade arbetstagare" när de utför cabotagetransporter, transporter mellan medlemsstater varav ingen är den medlemsstat där transportföretaget är etablerat (så kallade externa transporter)¹¹ eller vissa kombinerade transporter,¹² vilket innebär att förarna omfattas av de arbets- och anställningsvillkor, bland annat i fråga om löner, som gäller i värdmedlemsstaten.¹³

Genom dagens dom ogillar domstolen sökandemedlemsstaternas respektive talan, utom i den del som avser skyldigheten för fordonen att återvända, som upphävs.¹⁴ Parlamentet och rådet har nämligen inte visat att de vid antagandet av denna åtgärd förfogade över tillräckliga uppgifter för att kunna bedöma åtgärdens proportionalitet.

I övrigt underkänner domstolen sökandemedlemsstaternas argument avseende bland annat principerna om proportionalitet, likabehandling och icke-diskriminering, den gemensamma transportpolitiken, friheten att tillhandahålla tjänster, etableringsfriheten, den fria rörligheten för varor, rättssäkerhetsprincipen och principen om skydd för berättigade förväntningar och skyddet för miljön. Domstolen anser att **unionslagstiftaren inte på ett uppenbart sätt har överskridit gränserna för sitt stora utrymme för skönsmässig bedömning på området.**

Domstolen erinrar om att friheten att tillhandahålla tjänster på transportområdet regleras av särskilda bestämmelser. **Transportföretag har nämligen endast rätt att fritt tillhandahålla tjänster i den mån de har beviljats denna rätt genom åtgärder som vidtagits av unionslagstiftaren, såsom de åtgärder som ingår i mobilitetspaketet.** Detta åtgärds paket förbjuder inte heller transportföretagen att utnyttja etableringsfriheten genom att bilda dotterbolag i de medlemsstater där de avser att utföra transporter och på så sätt etablera sig närmare den plats där transporttjänsterna faktiskt efterfrågas.

Domstolen konstaterar även att unionslagstiftaren genom mobilitetspaketet har avsett att säkerställa en **ny balans mellan de olika intressen som föreligger, det vill säga bland annat förarnas intresse av ökat socialt skydd och bättre arbetsförhållanden och arbetsgivarnas intresse av att bedriva sin transportverksamhet på rättvisa affärsvillkor.** Vägtransportsektorn blir på så sätt säkrare, effektivare och mer socialt ansvarsfull.

Med hänsyn till behovet av att återställa balansen mellan berörda intressen gjorde unionslagstiftaren sig inte skyldig till något fel när den ansåg att det ökade sociala skyddet för förarna kunde resultera i **ökade kostnader för vissa transportföretag.** De regler som antagits för detta ändamål står i proportion till det eftersträlvade målet. De är dessutom tillämpliga utan åtskillnad i hela Europeiska unionen och diskriminerar inte transportföretag som är etablerade i medlemsstater som påstås vara belägna ”i utkanten av unionen”. Om dessa regler påverkar vissa företag mer beror detta på att dessa har valt en affärsmodell som består i att tillhandahålla huvuddelen av, om inte alla, sina tjänster till mottagare som är etablerade i medlemsstater som ligger långt från företagets etableringsmedlemsstat.

Förbudet mot att tillbringa den normala veckovilan eller kompensationsvilan i fordonet är inte nytt, utan följde redan av den tidigare lagstiftningen, såsom denna har tolkats av domstolen.¹⁵

Transportföretagens skyldighet att låta förarna regelbundet återvända till företagets arbetsställe eller till sin bostad för att där inleda eller tillbringa åtminstone sin normala veckovila eller kompensationsvila hindrar inte förarna från att själva välja var de vill tillbringa sina viloperioder. Företagen kan dessutom låta detta återvändande kopplas ihop med fordonens återvändande till arbetsstället inom ramen för sin normala verksamhet eller med hjälp av kollektivtrafik, vilket innebär att denna skyldighet inte nödvändigtvis får negativa konsekvenser för miljön.

Vad gäller **utstationeringsreglerna** har unionslagstiftaren, för varje typ av vägtransport, beaktat kopplingen mellan den tjänst som tillhandahålls och värdmedlemsstaten respektive etableringsmedlemsstaten, i syfte att uppnå en rättvis balans mellan de olika intressen som berörs. När det gäller cabotagetransporter har dessa regler inte ändrats genom mobilitetspaketet, eftersom de i huvudsak följer av det tidigare regelverket för ”externa transporter”.

Domstolen påpekar slutligen att unionslagstiftaren genom mobilitetspaketet även har avsett att skapa en ny balans som beaktar de olika transportföretagens intressen, genom att avhjälpa de svårigheter som uppstått vid tillämpningen av förordning nr 1072/2009¹⁶ på grund av praxis som strider mot kravet på att **cabotagetransporterna** ska vara av tillfällig karaktär.

Vad särskilt gäller **karensperioden** för cabotage understryker domstolen att denna period, i enlighet med det mål som redan eftersträlvades med den tidigare lagstiftningen, syftar till att säkerställa att cabotagetransporter inte utförs så att de utvecklas till permanent eller kontinuerlig verksamhet i värdmedlemsstaten. De aktuella bestämmelserna begränsas till att under karensperioden förbjuda cabotagetransporter i samma värdmedlemsstat, men hindrar inte andra transporter, såsom internationella transporter till antingen etableringsmedlemsstaten eller andra medlemsstater, i förekommande fall följda av cabotagetransporter i dessa andra medlemsstater.

PÅPEKANDE: Syftet med talan om ogiltigförklaring är att rättsakter som har antagits av unionsinstitutionerna och som strider mot unionsrätten ska ogiltigförklaras. Medlemsstaterna, de europeiska institutionerna och de enskilda

får, på vissa villkor, väcka talan om ogiltigförklaring vid domstolen eller tribunalen. Om talan är välgrundad ska rättsakten ogiltigförklaras. Den berörda institutionen måste fylla det rättsliga tomrum som kan uppkomma till följd av att rättsakten ogiltigförklaras.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen.

[Domen i fulltext och en eventuell resumé av domen](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnande.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127.

Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106.

Håll dig uppdaterad !



¹ Belgien, Estland och Lettland stödde också en eller flera av dessa stater vid domstolen.

² Mobilitetspaketet består framför allt av 1) Europaparlamentets och rådets [förordning \(EU\) 2020/1054](#) av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare, 2) Europaparlamentets och rådets [förordning \(EU\) 2020/1055](#) av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn och 3) Europaparlamentets och rådets [direktiv \(EU\) 2020/1057](#) av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012.

³ Danmark, Tyskland, Grekland, Frankrike, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Österrike och Sverige stödde parlamentet och/eller rådet vid domstolen.

⁴ På minst 45 timmar.

⁵ Det vill säga mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila. Att ta raster och reducerad dygnsvila (minst nio timmar) och veckovila (mindre än 45 timmar, men minst 24 timmar) i fordonet är fortfarande tillåtet.

⁶ Sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sov möjligheter och sanitära inrättningar. Arbetsgivaren ska stå för alla kostnader i samband med detta.

⁷ Transportföretaget ska i princip själv bekosta organiserandet av förarens returrese, såvida inte föraren vid enstaka tillfällen väljer att inte återvända.

⁸ Perioden på fyra veckor förkortas till tre veckor om föraren tidigare har tagit två på varandra följande reducerade veckovilor.

⁹ Till nio och ett halvt eller nio år, beroende på vilken färdskrivare som fordonet är utrustat med.

¹⁰ En cabotagetransport är en transport som utförs i en medlemsstat av ett transportföretag som inte är etablerat i denna medlemsstat. Sådana transporter är tillåtna så länge de inte genomförs på ett sätt som skapar en permanent eller kontinuerlig verksamhet i den medlemsstaten.

¹¹ En förare som utför en sådan extern transport anses vara utstationerad, eftersom föraren och transporten har tillräcklig koppling till värdmedlemsstatens territorium.

¹² Det vill säga transport av gods mellan medlemsstater då en lastbil eller ett annat transportmedel kopplat till lastbilen används för transport på väg den inledande eller avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan. En förare anses inte vara utstationerad när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport om vägtransportsträckan i sig utgörs av bilaterala transporter. I det sistnämnda fallet utmärks den tjänst som tillhandahålls under denna sträcka av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten.

¹³ Däremot anses förare inte vara utstationerade när de utför bilaterala transporter av gods respektive passagerare (mellan etableringsmedlemsstaten och en annan medlemsstat), eller transittransporter, där föraren passerar genom en medlemsstats territorium i princip utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare.

¹⁴ Domstolen ogiltigförklarar närmare bestämt artikel 1.3 i förordning 2020/1055, i vilken denna skyldighet föreskrivs.

¹⁵ Domstolens dom av den 20 december 2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (se även pressmeddelande [nr 145/17](#)).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets [förordning \(EG\) nr 1072/2009](#) av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.