



Spørgsmål og svar om udstationering af førere i henhold til direktiv (EU) 2020/1057 i forbindelse med godstransport¹

ANSVARFRASKRIVELSE: Denne vejledning er udarbejdet af Kommissionens tjenestegrene og forpligter ikke Europa-Kommissionen. Det er kun Den Europæiske Unions Domstol, der har kompetence til at fortolke EU-lovgivningen autoritativt.

GENERELLE KRITERIER fastlæggelse af, hvornår en fører er udstationeret eller ej i henhold til direktiv (EU) 2020/1057

Direktiv (EU) 2020/1057² (også kaldet "direktivet") fastsætter særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF³ og direktiv 2014/67/EU⁴, som begge er retsakter om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser. Det skelner mellem de typer af transporter, som reglerne om udstationering bør finde anvendelse på, og dem, som udstationeringsreglerne ikke bør finde anvendelse på. Det generelle kriterium for en sådan sondring er graden af tilknytning til værtsmedlemsstatens område⁵.

Mere specifikt følger det af direktiv (EU) 2020/1057, at førere, der udfører transporter i andre medlemsstater end den medlemsstat, hvor førerens arbejdsgiver har sin virksomhed, er **udstationerede**, når de udfører følgende aktiviteter:

- 1) **tredjelandstransporter**⁶ — forstået som transporter mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et tredjeland, hvor ingen af delene er det land, hvor operatøren, som udfører disse transporter, er hjemmehørende⁷

¹ Denne vejledning henviser kun til spørgsmål og svar om udstationering af førere i forbindelse med vejgodstransport. Der vil blive udarbejdet et andet sæt spørgsmål og svar om samme emne for så vidt angår reglerne for befordring af passagerer.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 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 håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 49).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen") (EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).

⁵ Betragtning 9 i direktiv (EU) 2020/1057: "Afbalancerede sektorspecifikke regler om udstationering bør være baseret på eksistensen af en tilstrækkelig forbindelse mellem føreren og den ydede tjeneste, og en værtsmedlemsstats område. For at lette håndhævelsen af disse regler bør der skelnes mellem forskellige typer transporter alt efter graden af tilknytning til værtsmedlemsstatens område."

⁶ Nævnt i betragtning 12 og 13 i direktivet som "ikkebilaterale internationale transporter".

⁷ Etableringsmedlemsstaten er defineret i artikel 2, stk. 8, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

- 2) **cabotagekørsel** — forstået som indenlandsk transport for fremmed regning, der midlertidigt udføres på en medlemsstats område af en operatør, der er etableret i en anden medlemsstat⁸.

Føreren anses **ikke** for at være **udstationeret** under udførelsen af:

- 1) **internationale bilaterale** transporter⁹ — forstået som transporter baseret på en transportkontrakt fra medlemsstaten, hvor operatøren er etableret (etableringsmedlemsstaten), til en anden medlemsstat eller til et tredjeland eller fra en anden medlemsstat eller et tredjeland til etableringsmedlemsstaten.
- 2) **begrænsede supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter**¹⁰ (dvs. tredjelandstransporter som beskrevet ovenfor) udført i forbindelse med bilaterale transporter i de medlemsstater eller tredjelande, som føreren krydser
- 3) **transit**¹¹ gennem en medlemsstats område uden at udføre nogen pålæsnings- eller aflæsningsaktivitet
- 4) **indledende og afsluttende strækning, der indgår i en kombineret transport**¹², som defineret i Rådets direktiv 92/106/EØF¹³, i tilfælde af, at vejstrækningen i sig selv består af en international bilateral transport.

ADMINISTRATIVE FORPLIGTELSER for operatøren før, under og efter udstationeringen

I artikel 1, stk. 11 og 12, i direktiv (EU) 2020/1057 fastsættes de administrative krav, som operatørerne skal opfylde for at godtgøre, at de overholder reglerne om udstationering af førere.

Inden udstationeringen skal operatøren:

- fremsende en udstationeringserklæring til myndighederne i den medlemsstat, hvor føreren er udstationeret
- senest ved udstationeringens begyndelse
- ved hjælp af den flersprogede standardformular i den offentlige brugerflade, der er forbundet til informationssystemet for det indre marked (IMI)

Indholdet af udstationeringserklæringen:

1. operatørens identitet, i det mindste i form af nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger
2. kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som kan træde i kontakt med de kompetente myndigheder i den værtsmedlemsstat, hvor tjenesterne ydes, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser
3. førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort
4. begyndelsesdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den
5. udstationeringens planlagte start- og slutdato
6. nummerpladerne på motorkøretøjerne

⁸ Cabotagekørsel i forbindelse med godstransport er defineret i direktivet med henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

⁹ Betragtning 10 og artikel 1, stk. 3 og 4, i direktiv (EU) 2020/1057.

¹⁰ Artikel 1, stk. 3, tredje afsnit, i direktiv (EU) 2020/1057.

¹¹ Betragtning 11 og artikel 1, stk. 5, i direktiv (EU) 2020/1057.

¹² Betragtning 12 og artikel 1, stk. 6, i direktiv (EU) 2020/1057.

¹³ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

7. de udførte transporttjenester (f.eks. befordring af gods, befordring af passagerer, international transport eller cabotagekørsel).

Under udstationeringen skal operatøren:

- sikre, at føreren råder over følgende dokumenter:
 - udstationeringserklæringen på papir eller elektronisk
 - bevis på, at transporterne finder sted i værtsmedlemsstaten, såsom et elektronisk fragtbrev (e-CMR)
 - data fra takografen (navnlig nationalitetsmærket for de medlemsstater, hvor føreren har udført transporter).

Efter udstationeringen skal operatøren:

- senest otte uger efter datoen for anmodningen fra værtsmedlemsstaten via den offentlige brugerflade, der er forbundet til IMI, sende de krævede dokumenter, såsom:
 - data fra takografen
 - fragtbreve
 - dokumentation vedrørende aflønningen af føreren for så vidt angår udstationeringsperioden
 - ansættelseskontrakten
 - arbejdssedler vedrørende førerens arbejde
 - bevis for betaling af førerens løn.











Medlemsstaternes myndigheder må ikke pålægge operatørerne yderligere administrative krav end dem, der er fastsat i direktivet for at kontrollere overholdelsen af direktivets bestemmelser.

TRANSPORTSCENARIER

I de følgende afsnit forklares og illustreres, hvordan udstationeringsreglerne finder anvendelse i forskellige transportscenarier:

- I. BILATERALE TRANSPORTER
- II. TREDJELANDSTRANSPORTER
- III. CABOTAGEKØRSLER
- IV. TRANSIT
- V. KØRSLER UDEN LAST

Forklaring:

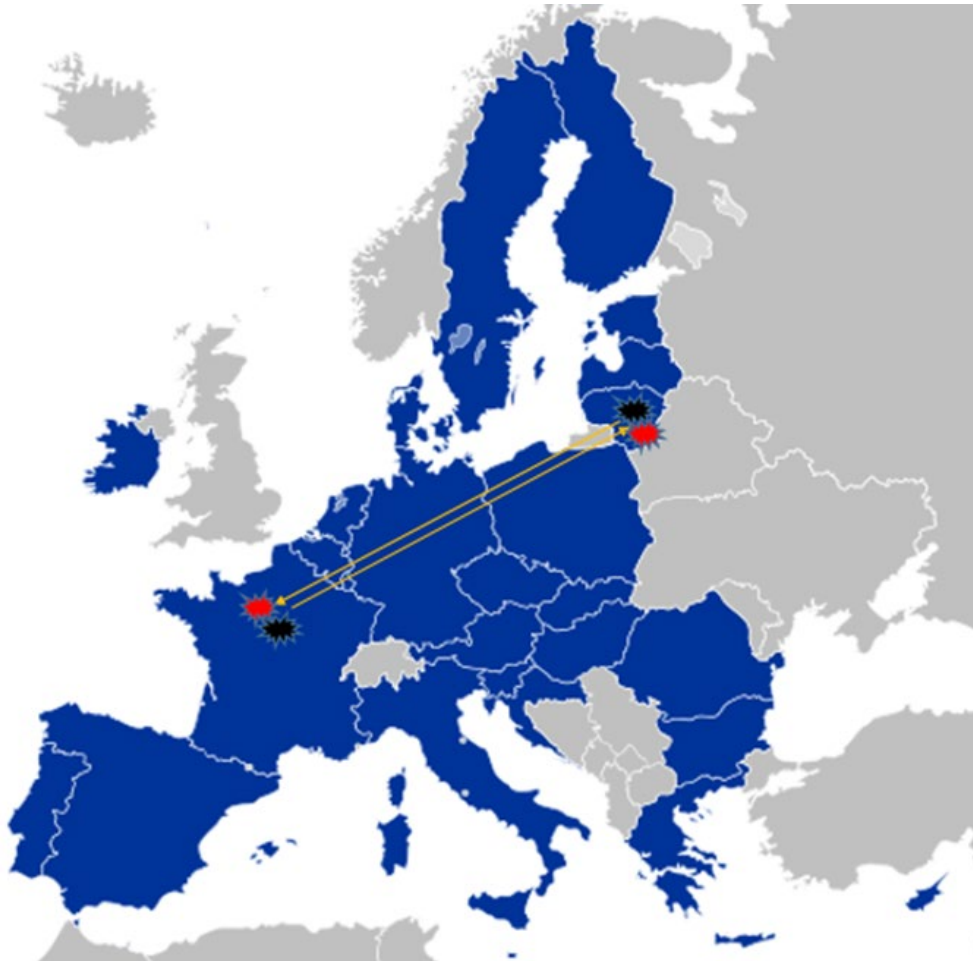
-  Transportens påbegyndelse og pålæsning
-  aflæsning og transportens afslutning
-  Pålæsning til den første supplerende transport
-  Aflæsning fra den første supplerende transport
-  Pålæsning til den anden supplerende transport
-  Aflæsning fra den anden supplerende transport
-  Bilateral transport
-  Supplerende undtagede transport
-  Ikkeundtagede transport
-  Transit / Kørsel uden last

I. BILATERALE TRANSPORTER

1. Hvilke internationale bilaterale transporter er undtaget fra udstationeringsreglerne?

Scenario 1: To bilaterale transporter

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), kører et fuldt vognlæs fra Vilnius (LT) til Paris (FR). Føreren aflæsser alt gods i Paris. Til tilbagereisen pålæsser føreren gods i Paris for at levere det i Vilnius (LT).



Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transporter: en fra LT (etableringsmedlemsstat) til FR (værtsland) og en anden fra FR tilbage til LT. Føreren var derfor ikke omfattet af udstationeringsreglerne under hele rejsen.

Scenario 2: bilaterale transporter med tre aflæsningssteder

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålæsser et fuldt vognlæs gods i Vilnius (LT). Føreren kører derefter til Berlin (DE) og aflæsser en tredjedel af godset og derefter til Antwerpen (BE) for at aflæsse yderligere en tredjedel af godset. Bagefter fortsætter føreren med at køre til Lyon (FR) og aflæsser den sidste tredjedel af godset.



Konklusion: Føreren udførte tre bilaterale transporter inden for en enkelt rejse. Rejsen begyndte med pålæsning af et fuldt vognlæs i LT (etableringsmedlemsstaten), som derefter blev aflæsset i tre forskellige lande (delvis aflæsning af gods i DE, BE, FR). Da der kan udføres flere undtagne bilaterale transporter (dvs. hver omfattet af et særskilt fragtbrev) under en enkelt rejse¹⁴, var føreren ikke omfattet af udstationeringsreglerne på hele rejsen.

¹⁴ Betragtning 10 i direktiv (EU) 2020/1057: "Når en fører beskæftiger sig med bilaterale transporter fra den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret ("etableringsmedlemsstaten"), til en anden medlemsstat eller et tredjeland område eller tilbage til etableringsmedlemsstaten, er tjenesten kendetegnet ved en tæt forbindelse til etableringsmedlemsstaten. Det er muligt, at en fører foretager flere bilaterale transporter under en enkelt rejse."

Scenario 3: bilaterale transporter med tre pålæsningssteder

Efter at have udført kørslerne beskrevet i scenario 2 pålæsser føreren, der er ansat af virksomheden, som er etableret i Litauen (LT), på vejen tilbage til LT en tredjedel vognlæs gods i Lyon (FR). Føreren kører derefter til Bruxelles (BE) og pålæsser endnu en tredjedel vognlæs gods og derefter til Warszawa (PL) for at pålæsse den resterende tredjedel vognlæs gods. Bagefter fortsætter føreren med at køre til Vilnius (LT) for at aflæsse alt godset.



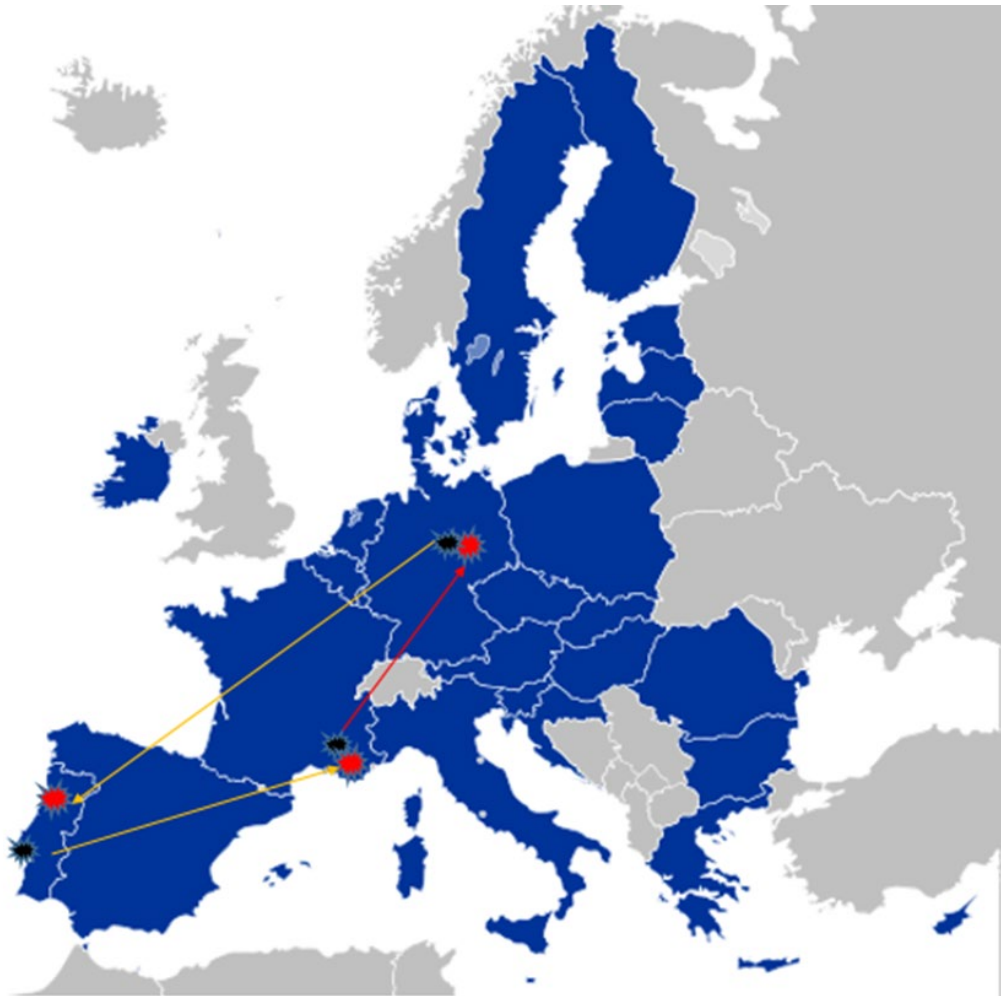
Konklusion: Føreren udførte tre bilaterale transporter under en enkelt returrejse til etableringsmedlemsstaten. Da der kan udføres flere undtagne bilaterale transporter (dvs. hver med et særskilt fragtbrev) under en enkelt rejse, var føreren ikke omfattet af udstationeringsreglerne på hele rejsen.

II. TREDJELANDSTRANSPORTER

2. Udfører førerne tredjelandstransporter, der er omfattet af reglerne om udstationering af førere?

Scenario 4: tredjelandstransport mellem to bilaterale transporter

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Portugal (PT), kører et fuldt vognlæs gods fra Lissabon (PT) til Marseille (FR). Føreren aflæsser godset i Marseille. I Marseille (FR) pålæsser føreren et fuldt vognlæs gods og aflæsser det i Berlin (DE). I Berlin pålæsser føreren et fuldt vognlæs gods og aflæsser det i Porto (PT).



Konklusion: Føreren udførte to særskilte bilaterale transporter og én tredjelandstransport. Den første bilaterale transport begyndte i PT (etableringsmedlemsstaten) med pålæsning af gods og sluttede i FR med aflæsning af dette gods. Den anden bilaterale transport blev udført fra pålæsning af gods i DE til aflæsning af det i PT (etableringsmedlemsstaten). Under de to bilaterale transporter var føreren ikke omfattet af udstationeringsreglerne. Transporten fra pålæsning af gods i FR og aflæsning af det i DE var en tredjelandstransport, der ikke er forbundet med nogen af de to bilaterale transporter. Derfor starter førerens udstationering i FR efter afslutningen af den bilaterale transport, når vedkommende begynder at køre til pålæsningsstedet for at pålæsse gods, der skal transporteres som tredjelandstransport. Udstationeringen til FR afsluttes, når føreren forlader fransk område. Derefter anses føreren for at være udstationeret i DE fra ankomsten til tysk område indtil aflæsning af gods i den medlemsstat.

Scenario 5: tredjelandstransport mellem en bilateral transport og en kørsel uden last

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Portugal (PT), pålæsser et fuldt vognlæs gods i Lissabon (PT) og kører til Berlin (DE), hvor dette gods aflæsses. I Berlin (DE) pålæsser føreren endnu et fuldt vognlæs gods og aflæsser det i Madrid (ES). Derefter kører føreren tom fra Madrid (ES) tilbage til etableringsmedlemsstaten (PT).



Konklusion: Føreren udførte én bilateral transport fra PT til DE, én tredjelandstransport fra DE til ES og én tilbagerejse uden last fra ES tilbage til PT. Førerens udstationering starter i DE efter afslutningen af den bilaterale transport, når vedkommende begynder at køre til pålæsningsstedet for at pålæsse gods, der skal transporteres i forbindelse med en tredjelandstransport fra DE til ES. Udstationeringen til DE afsluttes, når føreren forlader tysk område. Derefter anses føreren for at være udstationeret i ES fra ankomsten til spansk område, indtil godset, der er bragt med fra DE i tredjelandstransporten, er blevet aflæsset, og føreren har afsluttet tredjelandstransporten. Tilbagerejsen uden last gennem spansk område anses ikke som udstationering. Føreren anses ikke for at være udstationeret i FR, som vedkommende passerer igennem under den bilaterale rejse fra PT til DE og under tredjelandstransporten fra DE til ES.

3. Hvilke begrænsede supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter er undtaget fra udstationeringsreglerne?

Føreren er undtaget fra udstationeringsreglerne, når vedkommende under en igangværende bilateral transport også udfører én "**tredjelandssaktivitet**" bestående af pålæsning og/eller aflæsning i den medlemsstat eller det tredjeland, som føreren krydser, forudsat at føreren ikke pålæsser gods og aflæsser det i samme medlemsstat.

Dette er f.eks. muligt, når føreren udfører bilateral kørsel uden et fuldt vognlæs og, for at udnytte køretøjets lastekapacitet maksimalt, pålæsser yderligere gods på vejen. Føreren kan udføre én undtaget tredjelandstransport (dvs. en supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktivitet) under en bilateral transport fra etableringsmedlemsstaten til værtsmedlemsstaten. Når der udføres to på hinanden følgende bilaterale transporter fra og til etableringsmedlemsstaten, kan der udføres en undtaget supplerende tredjelandstransport under hver af de to transporter. Dette er en såkaldt **1+1-regel**.

Scenario 6: to bilaterale transporter med to tredjelandstransporter (1+1)

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålæsser et halvt vognlæs gods i Vilnius (LT), der skal leveres i Barcelona (ES). Føreren standser i Berlin (DE) og pålæsser det resterende halve vognlæs med andet gods. Derefter kører føreren til Bruxelles (BE) og aflæsser det gods, der blev pålæsset i Berlin (DE). Bagefter fortsætter føreren rejsen og aflæsser i Barcelona (ES) det gods, der blev pålæsset i Vilnius (LT). Til den bilaterale transport på returrejsen pålæsser føreren et fuldt vognlæs gods i Barcelona (ES). Føreren standser i Bruxelles for at aflæsse halvdelen af godset. Føreren fortsætter derefter til Vilnius (LT) for at aflæsse den resterende halvdel af godset.



Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transporter med én supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktivitet (tredjelandstransport) under hver bilaterale transport. Den første bilaterale transport blev udført fra LT til ES med én undtaget supplerende aktivitet (dvs. pålæsning af gods i DE og aflæsning af det i BE). Den anden bilaterale (retur)transport blev udført fra ES til LT, også med én undtaget supplerende aktivitet (dvs. pålæsning af gods i ES og aflæsning af en del af det i BE). Føreren var ikke omfattet af udstationeringsreglerne på hele rejsen.

Det skal bemærkes, at en enkelt undtaget supplerende aktivitet kan omfatte:

- en pålæsning
- en aflæsning, eller
- en pålæsning og en aflæsning,

jf. artikel 1, stk. 3, i direktiv (EU) 2020/1057.

4. Er det muligt for føreren at udføre to undtagne supplerende aktiviteter under en bilateral returtransport til etableringsmedlemsstaten, hvis der ikke blev udført supplerende aktiviteter under den bilaterale transport fra etableringsmedlemsstaten?

Ja, hvis føreren ikke har benyttet sig af muligheden for at udføre én undtaget supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktivitet (tredjelandstransport) under den bilaterale transport fra etableringsmedlemsstaten, og denne transport følges af en bilateral returtransport til etableringsmedlemsstaten, kan der under denne bilaterale returtransport udføres to undtagne supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter (tredjelandstransport). Dette er en såkaldt **0+2-regel**.

Scenario 7: én bilateral transport med to tredjelandstransporter (0+2)

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålæsser et fuldt vognlæs gods i Vilnius (LT) og leverer det i Madrid (ES).

Føreren pålæsser derefter et fuldt vognlæs gods i Madrid (ES). Føreren standser i Bruxelles (BE) for at aflæsse en fjerdedel af godset. Føreren kører derefter til Berlin (DE) og aflæsser en fjerdedel af godset. Føreren fortsætter derefter til Vilnius (LT) for at aflæsse den resterende halvdel af godset.



Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transport med to supplerende pålæsnings- og/eller aflæsningsaktiviteter (tredjelandstransport) under den bilaterale returtransport. Den første bilaterale transport blev udført fra LT til ES uden supplerende aktiviteter på vejen. Den anden bilaterale (retur)transport blev udført fra ES til LT med to undtagne supplerende aktiviteter (dvs. tredjelandstransporter mellem ES-BE og ES-DE bestående af to supplerende aflæsningsaktiviteter). Føreren var ikke omfattet af udstationeringsreglerne på hele rejsen.

Scenario 8: én bilateral transport med to tredjelandstransporter (0+2)

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålægger et fuldt vognlæs gods i Vilnius (LT) og leverer det i Barcelona (ES). Føreren pålægger et halvt vognlæs gods i Barcelona (ES) og standser derefter i Lyon (FR) og pålægger et halvt vognlæs af en anden type gods. Bagefter kører føreren til Bruxelles (BE) og aflægger det gods, der blev pålæst i Lyon (FR). Føreren fortsætter derefter til Berlin (DE) for at pålæse et halvt vognlæs gods, som derefter aflæses i Warszawa (PL). Til sidst fortsætter føreren til Vilnius (LT), hvor vedkommende aflægger det gods, der blev pålæst i Barcelona (ES).



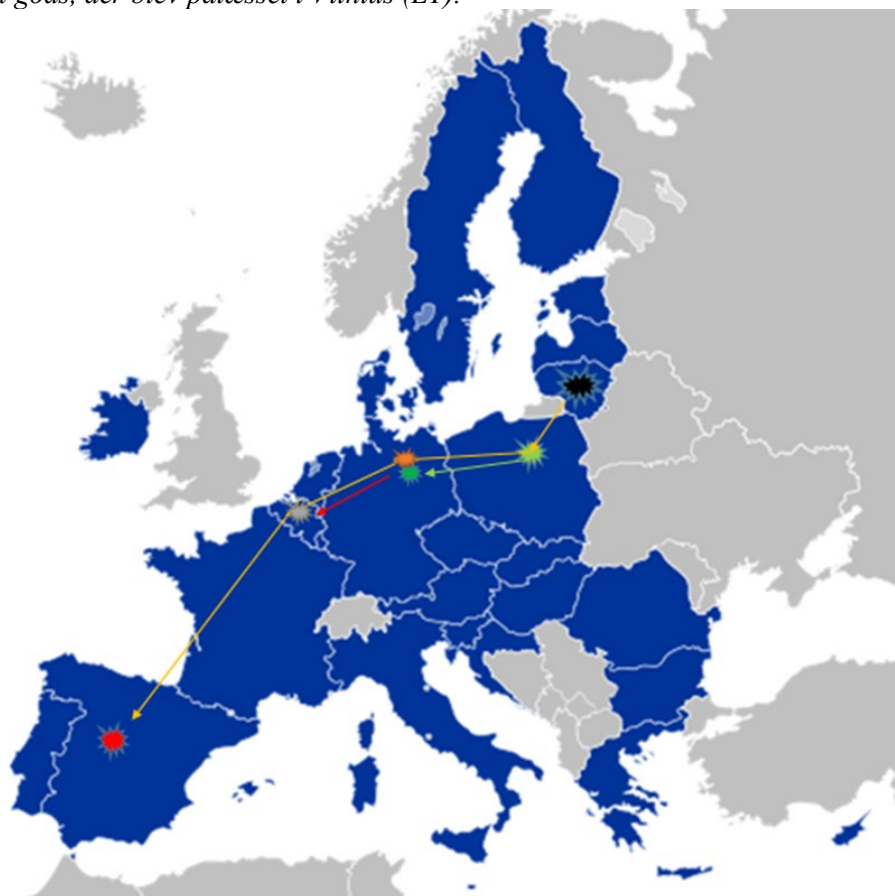
Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transporter med to supplerende aktiviteter, som hver bestod af en pålæsnings- og aflæsningsaktivitet (tredjelandstransport), under den bilaterale returtransport. Den første bilaterale transport blev udført fra LT til ES uden supplerende aktiviteter. Den anden bilaterale (retur)transport blev udført fra ES til LT med to undtagne supplerende aktiviteter (dvs. tredjelandstransport mellem FR-BE og DE-PL, som begge bestod af en supplerende pålæsnings- og aflæsningsaktivitet). Føreren var ikke omfattet af udstationeringsreglerne på hele rejsen.

5. I tilfælde af mere end én supplerende aktivitet, der udføres under en bilateral transport, hvilke af disse aktiviteter er så undtaget, og hvilke er omfattet af udstationeringsreglerne?

Når der udføres flere tredjelandstransporter under en igangværende bilateral transport, er den **første aktivitet** (i tilfælde af 1+1-reglen) eller de **første to aktiviteter** (i tilfælde af 0+2-reglen) undtaget fra udstationeringsreglerne. Når operatøren udfører en tredje supplerende aktivitet, eller flere, (i 1+1-scenariet eller i 0+2-scenariet) er sådanne supplerende aktiviteter derfor ikke længere undtaget og omfattes derfor af udstationeringsreglerne.

Scenario 9: bilateral transport med én undtaget tredjelandstransport og én ikkeundtaget tredjelandstransport

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålæser et halvt vognlæs gods i Vilnius (LT), der skal leveres i Madrid (ES). På vejen til Madrid standser føreren i Warszawa (PL) for at pålæse et halvt vognlæs med andet gods, der skal leveres i Berlin (DE). Efter aflæsningen af gods fra Warszawa i Berlin pålæser føreren et halvt vognlæs med en anden type gods i Berlin (DE) og aflæser det i Bruxelles (BE). Bagefter fortsætter føreren til Madrid (ES) og aflæser det gods, der blev pålæsset i Vilnius (LT).



Konklusion: Føreren udførte én bilateral transport (fra LT til ES) og to supplerende pålæsnings- og aflæsningsaktiviteter (tredjelandstransporter) under denne bilaterale transport. Den første supplerende aktivitet med pålæsning af gods i PL og aflæsning af det i DE er undtaget fra reglerne om udstationering, mens den anden supplerende aktivitet med pålæsning af gods i DE og aflæsning af det i BE er omfattet af udstationeringsreglerne. Dette skyldes, at føreren allerede har benyttet sig af muligheden for én undtaget supplerende pålæsnings- og aflæsningsaktivitet. Udstationeringssituationen begynder at gælde fra pålæsningen af gods i Berlin (DE), og den afsluttes, når dette gods aflæses i Bruxelles (BE) — da føreren derefter genoptager den bilaterale transport, der er undtaget fra udstationeringsreglerne. Føreren anses derfor for at være udstationeret i DE fra det tidspunkt, hvor godset pålæses i Berlin, og slutter, når vedkommende forlader tysk område. Derefter anses føreren for at være udstationeret i BE fra ankomsten til

belgisk område indtil aflæsning af gods i Bruxelles. Efter aflæsningen af gods i Bruxelles genoptager føreren den bilaterale transport, som er undtaget fra udstationeringsreglerne.

III. CABOTAGEKØRSLER

Scenario 10: To bilaterale transporter + cabotagekørsel

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Portugal (PT), pålæser et fuldt vognlæs gods i Lissabon (PT) og leverer dem i Hamburg (DE). Efter aflæsningen af gods i Hamburg (DE) pålæser føreren et fuldt vognlæs med andet gods og aflæser det i München (DE). Dernæst pålæser føreren i München (DE) et fuldt vognlæs gods, der skal leveres i Lissabon (PT).



Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transporter (en fra PT til DE og en anden fra DE tilbage til PT) og én cabotagekørsel i DE. Føreren anses for at være udstationeret i DE. Udstationeringssituationen begynder efter afslutningen af den bilaterale transport (aflæsning af gods i Hamburg), når vedkommende begynder at køre til pålæsningsstedet for at pålæse gods med henblik på cabotagekørsel i DE. Udstationeringen fortsætter gennem udførelsen af cabotagekørslen og slutter, når godset aflæses, og cabotagekørslen er afsluttet. Føreren anses ikke for at være udstationeret i DE på den del af rejsen, der følger efter afslutningen af cabotagekørslen, og når vedkommende begynder at arbejde på den bilaterale (retur)transport (dvs.: kører til pålæsningsstedet, pålæser gods til den bilaterale transport og transporterer det gennem tysk område).

IV. TRANSIT

6. Hvad er "transit", og er det omfattet af udstationeringsreglerne?

Transit er kendetegnet ved, at føreren passerer gennem en medlemsstats område uden pålæsning eller aflæsning af varer. Betegnelse af førerens tilstedeværelse i en medlemsstat som transit påvirkes derfor ikke af stop, der eksempelvis foretages af hygiejnemæssige årsager, optankning, pauser eller hvileperioder¹⁵. Dette betyder, at en transitsituation ikke er omfattet af udstationeringsreglerne.

Scenario 11: transit + bilateral transport + tredjelandstransport + transit

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Portugal (PT), pålæser et fuldt vognlæs gods i Lissabon (PT), der skal leveres i Madrid (ES). I Madrid (ES) pålæser føreren et fuldt vognlæs, der skal leveres i Dortmund (DE). Efter leveringen i Dortmund vender føreren tilbage til Lissabon (PT) med den tomme lastbil.



Konklusion: Føreren udførte én bilateral kørsel fra PT til ES, én krydstransport fra ES til DE og én kørsel uden last fra DE tilbage til PT. Føreren anses ikke for at være udstationeret på ES for den del af turen, der udføres under bilateral kørsel. Føreren starter med at være udstationeret i ES efter afslutningen af den bilateral transport (aflæsning af gods i Madrid), og når vedkommende begynder at køre mod pålæsningsstedet med henblik på tredjelandstransporten fra ES til DE. Udstationeringen til ES afsluttes, når føreren forlader spansk område. Føreren anses derefter for at være udstationeret i DE fra ankomsten til tysk område, indtil afslutningen af tredjelandstransporten i DE forlades. Føreren anses ikke for at være udstationeret i DE under kørslen uden last på tilbagerejsen til PT efter afslutningen af tredjelandstransporten. Føreren anses hverken for at være udstationeret i FR eller i BE, da vedkommende kun er i transit gennem disse landes områder under udførslen af en tredjelandstransport.

¹⁵ Betragtning 11 i direktiv (EU) 2020/1057.

V. KØRSLER UDEN LAST

7. *Er en kørsel uden last det samme som "transit"?*

Nej. En transitsituation er altid undtaget fra udstationeringsreglerne, mens en kørsel uden last¹⁶ er undtaget, hvis den udføres i forbindelse med en bilateral transport, og ikke er undtaget, hvis den udføres i forbindelse med cabotagekørsel eller ikkebilateral international transport, som hører under udstationeringsreglerne (tredjelandshandel).

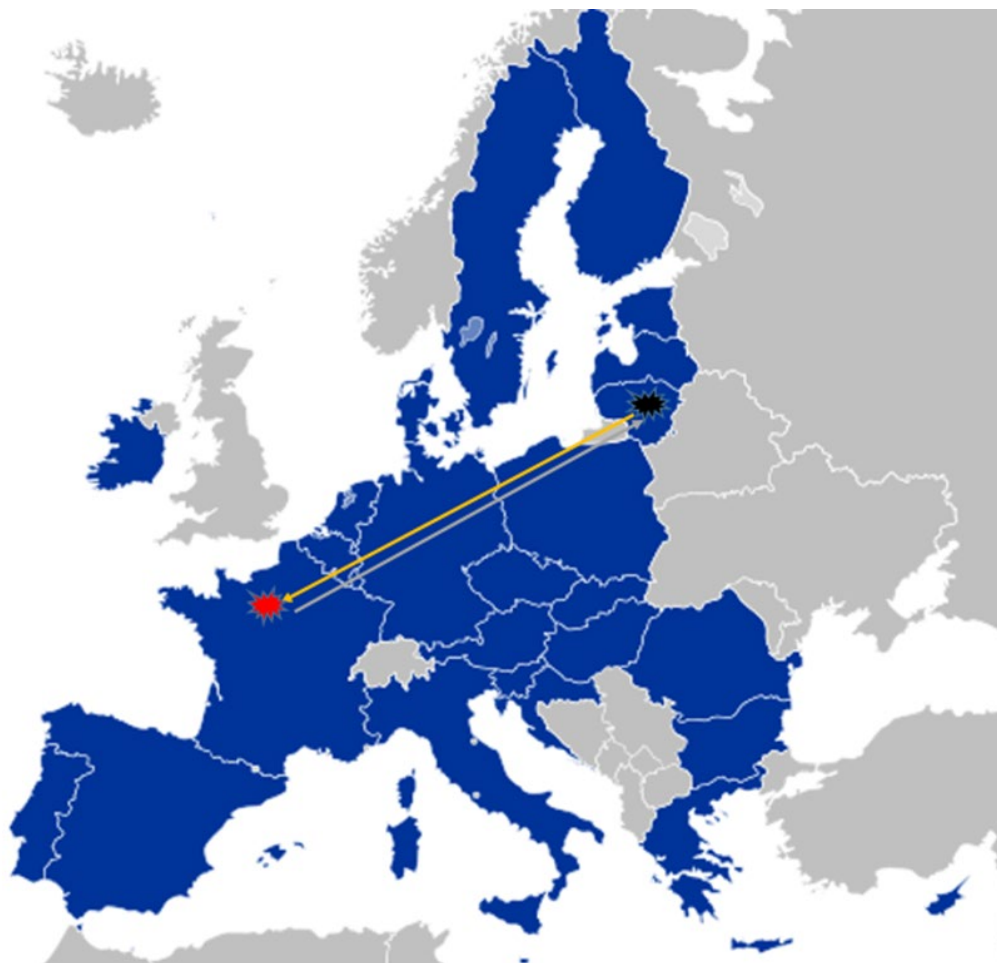
I princippet afsluttes udstationeringen med aflæsning af gods, der transporteres inden for rammerne af udstationeringsreglerne (f.eks. cabotagekørsel eller tredjelandstransport). Klassificeringen af den efterfølgende kørsel uden last som udstationering eller undtaget fra udstationering afhænger af, hvorvidt den nye transport, som udløser denne kørsel uden last, er omfattet af udstationeringsreglerne eller ej. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke, at føreren ikke anses for at være udstationeret, hvis vedkommende efter aflæsning af gods under en transport, der er omfattet af udstationeringsreglerne, udfører en kørsel uden last tilbage til sin etableringsmedlemsstat.

¹⁶ I artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009 fastsættes det, at: "international transport" betyder:

- a) kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- b) kørsel med et læsset køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- c) kørsel med et læsset køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område, eller
- d) kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er nævnt i litra a), b) og c)

Scenario 12: bilateral transport + kørsel uden last

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålægger et fuldt vognlæs gods i Vilnius (LT) og aflægger det i Paris (FR). På vejen tilbage kører føreren tom fra Frankrig (FR) til Litauen (LT).



Konklusion: Føreren udførte +en bilateral transport fra LT til FR efterfulgt af en kørsel uden last fra FR tilbage til LT. Føreren anses ikke for at være udstationeret under hele rejsen: hverken under den bilaterale transport til FR eller under kørslen uden last, der blev udført efter afslutningen af den bilaterale transport fra etableringsmedlemsstaten med henblik på at vende tilbage til denne medlemsstat.

Scenario 13: to bilaterale transporter + én kørsel uden last

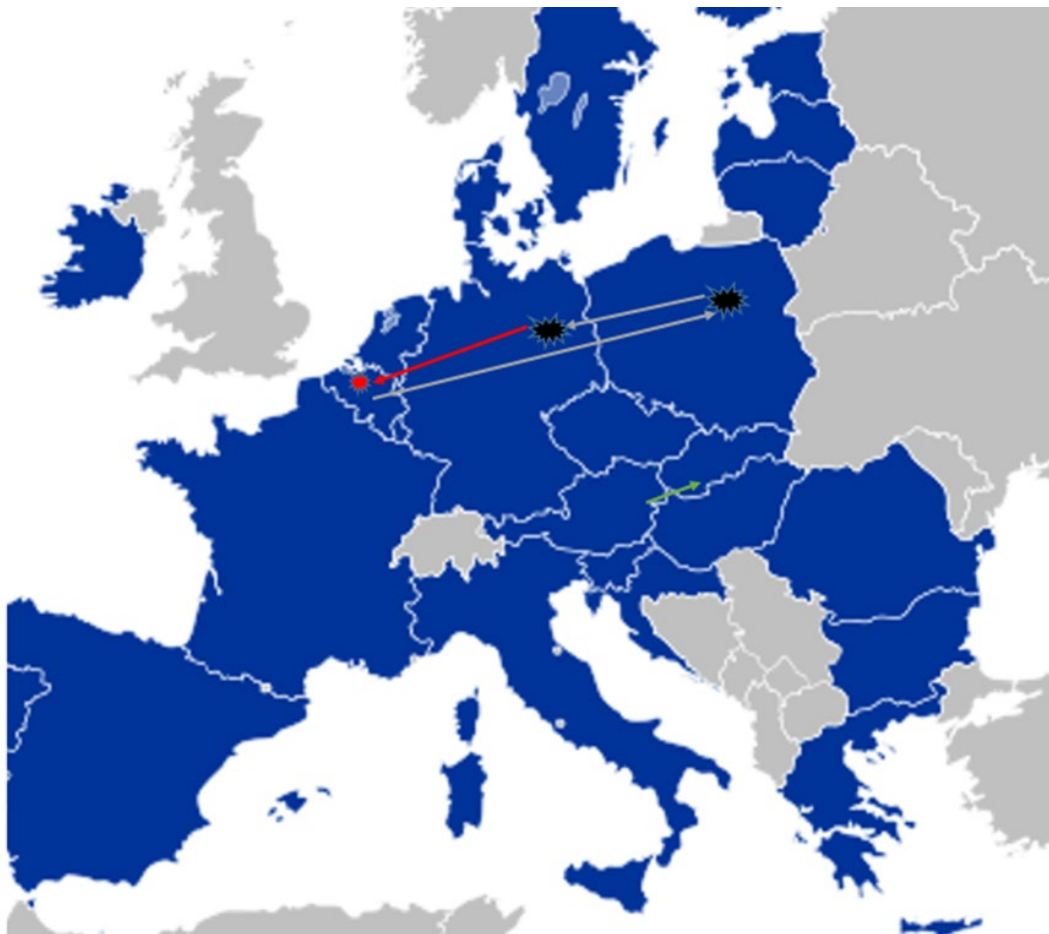
En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Litauen (LT), pålæsser gods i Vilnius (LT) og aflæsser det i Paris (FR). Føreren kører derefter med en tom lastbil fra Paris (FR) til Antwerpen (BE). Føreren pålæsser derefter gods i Antwerpen (BE) og aflæsser det i Vilnius (LT).



Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transporter og én kørsel uden last mellem dem. Den første bilaterale transport fandt sted fra LT til FR, mens den anden bilaterale transport blev udført fra BE til LT. Kørslen uden last mellem FR og BE bør anses som udført i forbindelse med den anden bilaterale transport, der starter i BE, hvilket betyder, at udstationeringsreglerne ikke finder anvendelse. Føreren anses derfor ikke som udstationeret under alle disse transporter.

Scenario 14: to kørsler uden last + én tredjelandstransport

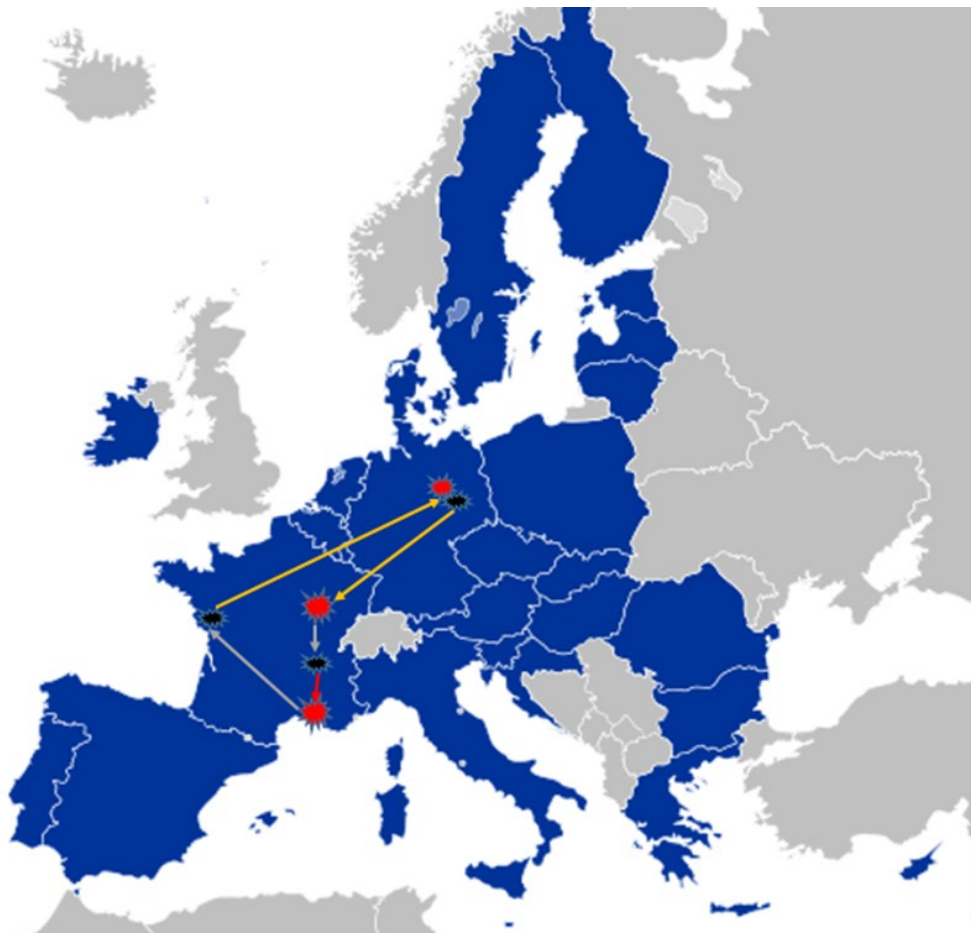
En fører, hvis virksomhed er baseret i Polen (PL) udfører en kørsel uden last fra Warszawa (PL) til Berlin (DE). I Berlin pålæsser føreren et fuldt vognlæs gods og aflæsser det i Bruxelles (BE). Derefter kører føreren tom fra Bruxelles (BE) til Warszawa (PL).



Konklusion: Føreren udførte to særskilte kørsler uden last og én tredjelandstransport mellem dem. Den første kørsel uden last mellem PL og DE blev fulgt af en tredjelandstransport mellem DE og BE, som derefter blev fulgt af en kørsel uden last fra BE tilbage til PL. Kørslen uden last fra PL til DE udføres i forbindelse med den tredjelandstransport, der starter i DE. Derfor anses føreren for at være udstationeret i DE fra ankomsten til tysk område, indtil det tyske område forlades. Denne periode omfatter kørsel med en tom lastbil til pålæsningsstedet i DE, pålæsning af gods i DE og transport af det gennem tysk område. Føreren anses derefter for at være udstationeret i BE fra ankomsten til belgisk område, indtil afslutningen af tredjelandstransporten i BE. Føreren anses ikke for at være udstationeret i BE under kørslen uden last efter afslutningen af tredjelandstransporten, når vedkommende vender tilbage til etableringsmedlemsstaten. Føreren anses ikke for at være udstationeret i NL under udførslen af tredjelandstransporten mellem DE og BE, da vedkommende kun passerer gennem det nederlandske område i transit uden på- eller aflæsning.

Scenario 15: to bilaterale transporter + cabotagekørsel + to kørsler uden last

En fører ansat af en virksomhed, der er etableret i Tyskland (DE), pålægger et fuldt vognlæs gods i Berlin (DE), kører til Paris (FR) og aflægger alt godset. Føreren kører derefter tom til Lyon (FR) for at pålæsse gods og aflægger det i Marseille (FR). Føreren kører derefter tom fra Marseille (FR) til Nantes (FR). På vejen tilbage til Tyskland (DE) pålægger føreren et fuldt vognlæs gods i Nantes (FR) og aflægger det i Berlin (DE).



Konklusion: Føreren udførte to bilaterale transporter (fra DE til FR og fra FR til DE), én cabotagekørsel i FR og to kørsler uden last i FR. Den første bilaterale transport fra DE sluttede med aflæsning af gods i Paris (FR). Føreren begynder at blive udstationeret i FR efter afslutningen af denne bilaterale transport, når vedkommende begynder at køre (kørsel uden last) til det pålæsningssted, hvor det gods, der skal transporteres under cabotagekørsel i FR, pålæses. Udstationeringen i FR afsluttes, når cabotagekørslen er afsluttet, da føreren derefter kører med en tom lastbil for at pålæsse gods, som skal leveres med en bilateral transport fra FR til DE. Den første kørsel uden last omfattes derfor af udstationeringsreglerne, da denne rejse er forbundet med en cabotagekørsel, der udføres mellem Lyon og Marseille. Den anden kørsel uden last mellem Marseille og Nantes er undtaget fra udstationeringsreglerne, da denne rejse er forbundet med den bilaterale (retur)transport fra Nantes (FR) til Berlin (DE), hvilket er undtaget fra udstationeringsreglerne.