



Vragen en antwoorden over de detachering van bestuurders volgens Richtlijn (EU) 2020/1057 met betrekking tot goederenvervoer¹

LET OP: Deze richtsnoeren zijn opgesteld door de diensten van de Commissie en houden geen verplichting voor de Europese Commissie in. Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie is bevoegd om het Unierecht bindend uit te leggen.

ALGEMENE CRITERIA die bepalen of een bestuurder al dan niet is gedetacheerd volgens Richtlijn (EU) 2020/1057

Richtlijn (EU) 2020/1057² (ook “de richtlijn” genoemd) bevat specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG³ en Richtlijn 2014/67/EU⁴, die de detachering van werknemers voor het verrichten van diensten regelen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de soorten vervoer waarop de detacheringsregels van toepassing zijn. Het algemene criterium voor dat onderscheid is de mate van verbondenheid met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst⁵.

Meer in het bijzonder vloeit uit Richtlijn (EU) 2020/1057 voort dat bestuurders die vervoer verrichten in andere lidstaten dan de lidstaat waar de werkgever van de bestuurder zijn vestiging heeft, worden **gedetacheerd** als zij de volgende activiteiten verrichten:

- 1) **derdelandenvervoer**⁶: vervoer tussen twee lidstaten of tussen een lidstaat en een derde land, die geen van alle het land van vestiging⁷ zijn van de ondernemer die dat vervoer verricht;

¹ Deze richtsnoeren hebben alleen betrekking op vragen en antwoorden over de detachering van bestuurders in het goederenvervoer over de weg. Er zal een andere reeks vragen en antwoorden worden opgesteld over detachering in het personenvervoer.

² 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 (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 49).

³ Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).

⁴ Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (PB L 159 van 28.5.2014, blz. 11).

⁵ Overweging 9 van Richtlijn (EU) 2020/1057: “Evenwichtige sectorspecifieke regels inzake detachering moeten gebaseerd zijn op het bestaan van voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst, met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Ter vergemakkelijking van de handhaving van die regels moet een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende soorten vervoer afhankelijk van de mate waarin zij verbonden zijn met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst.”

⁶ In de overwegingen 12 en 13 van de richtlijn “niet-bilateraal internationaal vervoer” genoemd.

- 2) **cabotage**: binnenlands vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk op het grondgebied van een lidstaat wordt verricht door een in een andere lidstaat gevestigde ondernemer⁸.

De bestuurder wordt **niet als gedetacheerd** beschouwd als hij de volgende activiteiten verricht:

- 1) **internationaal bilateraal** vervoer⁹: vervoer op basis van een vervoersovereenkomst van de lidstaat waar de ondernemer is gevestigd (lidstaat van vestiging) naar een andere lidstaat of naar een derde land, of van een andere lidstaat of een derde land naar de lidstaat van vestiging;
- 2) **bepaalde extra laad- en/of losactiviteiten**¹⁰ (d.w.z. derdelandenvervoer zoals hierboven beschreven) die worden verricht in het kader van bilaterale activiteiten in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist;
- 3) **doorvoer**¹¹ over het grondgebied van een lidstaat zonder te laden of te lossen;
- 4) **begin- of eindtraject van gecombineerd vervoer**¹² zoals gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG van de Raad¹³, als het wegtraject op zich internationaal bilateraal vervoer is.

ADMINISTRATIEVE VERPLICHTINGEN van de ondernemer vóór, tijdens en na de detachering

In artikel 1, leden 11 en 12, van Richtlijn (EU) 2020/1057 worden de administratieve voorschriften gespecificeerd waaraan ondernemers moeten voldoen om aan te tonen dat zij de regels voor de detachering van bestuurders naleven.

Vóór de detachering moet de ondernemer:

- een detacheringsverklaring indienen bij de autoriteiten van de lidstaat waarin de bestuurder is gedetacheerd;
- uiterlijk bij het begin van de detachering;
- met behulp van de meertalige openbare interface die verbonden is met het Informatiesysteem interne markt (IMI).

Inhoud van de detacheringsverklaring:

1. de identiteit van de ondernemer, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning, als dat nummer beschikbaar is;
2. de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging die optreedt als tussenpersoon met de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van ontvangst waarin de diensten worden verleend en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld;
3. de identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs van de bestuurder;

⁷ De lidstaat van vestiging wordt gedefinieerd in artikel 2, lid 8, van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

⁸ Cabotage in het goederenvervoer wordt in de richtlijn gedefinieerd onder verwijzing naar 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 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

⁹ Overweging 10 en artikel 1, leden 3 en 4, van Richtlijn (EU) 2020/1057.

¹⁰ Artikel 1, lid 3, derde alinea, van richtlijn (EU) 2020/1057.

¹¹ Overweging 11 en artikel 1, lid 5, van Richtlijn (EU) 2020/1057.

¹² Overweging 12 en artikel 1, lid 6, van Richtlijn (EU) 2020/1057.

¹³ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

4. de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;
5. de geplande begin- en einddatum van de detachering;
6. de kentekenplaten van de motorvoertuigen;
7. de verrichte vervoersdiensten (bv. goederen- of personenvervoer, internationaal vervoer of cabotage).

Tijdens de detachering moet de ondernemer:

- waarborgen dat de bestuurders over de volgende documenten beschikken:
 - de detacheringsverklaring, op papier of in elektronische vorm;
 - een bewijs dat het vervoer plaatsvindt in de lidstaat van ontvangst, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR);
 - de tachograafgegevens (met name de landsymbolen van de lidstaten waarin de bestuurder het vervoer heeft verricht).

Na de detachering moet de ondernemer:

- uiterlijk acht weken na ontvangst van het verzoek van de lidstaat van ontvangst de gevraagde documenten verzenden via de openbare interface die verbonden is met het IMI, zoals:
 - tachograafgegevens;
 - vrachtbrieven;
 - documentatie over de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detacheringsperiode;
 - de arbeidsovereenkomst;
 - tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder;
 - betalingsbewijzen.

Om de naleving van de bepalingen van de richtlijn te controleren, mogen de autoriteiten van de lidstaten aan de ondernemers geen aanvullende administratieve verplichtingen opleggen die verder gaan dan die welke in de richtlijn zijn vastgesteld.

VERVOERSSCENARIO'S

In de volgende punten wordt uitgelegd en geïllustreerd hoe de detacheringsregels van toepassing zijn op verschillende vervoersscenario's:

- I. BILATERAAL
- II. DERDELANDENVERVOER
- III. CABOTAGE
- IV. DOORVOER
- V. LEGE RITTEN

Legenda:

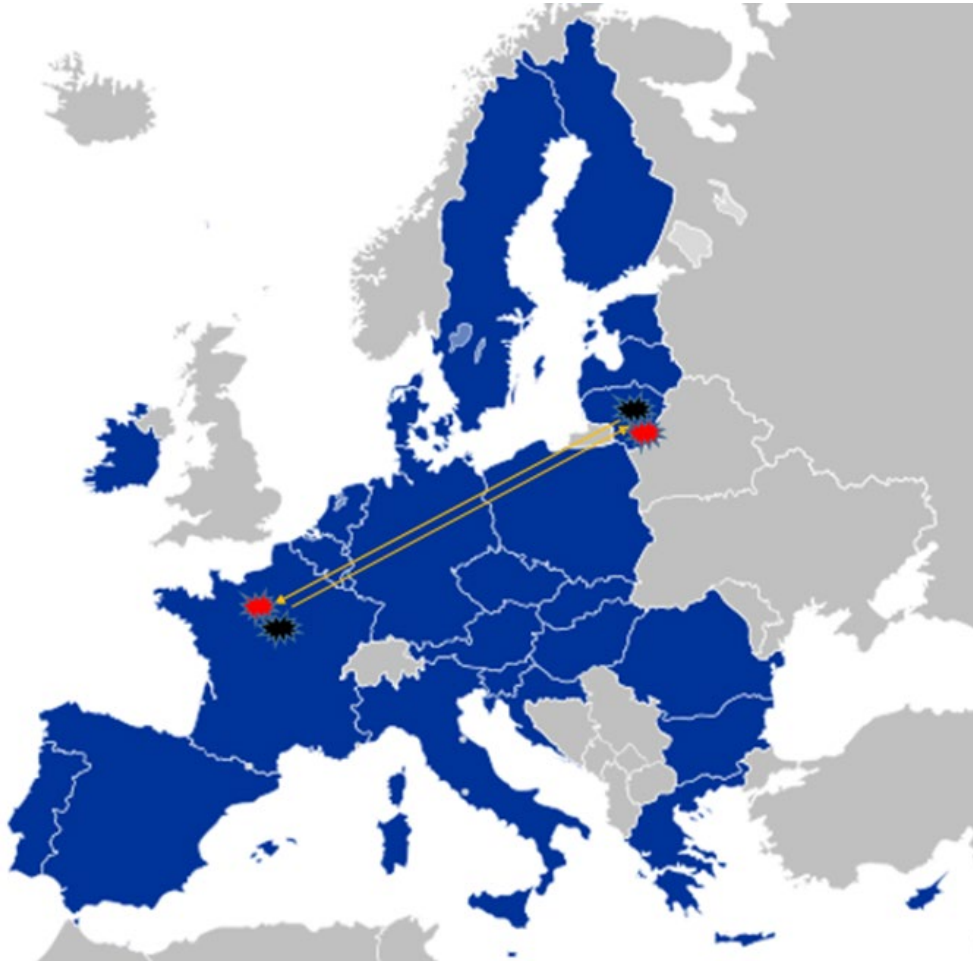
-  Aanvang van het vervoer en laden
-  Lossen en einde van het vervoer
-  Laden van de eerste extra activiteit
-  Lossen van de eerste extra activiteit
-  Laden van de tweede extra activiteit
-  Lossen van de tweede extra activiteit
-  Bilateraal vervoer
-  Extra vrijgesteld vervoer
-  Niet-vrijgesteld vervoer
-  Doorvoer / lege rit

I. BILATERAAL

1. Welk internationaal bilateraal vervoer is vrijgesteld van de detacheringsregels?

Scenario 1: Twee bilaterale vervoersactiviteiten

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, rijdt met een volgeladen vrachtwagen met goederen van Vilnius (LT) naar Parijs (FR). De bestuurder lost alle goederen in Parijs. Vervolgens laadt de bestuurder voor de terugreis goederen in Parijs, die in Vilnius (LT) worden afgeleverd.



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale vervoersactiviteiten uitgevoerd: een van LT (de lidstaat van vestiging) naar FR (het land van ontvangst) en een van FR terug naar LT. Derhalve waren de detacheringsregels tijdens de hele reis niet op de bestuurder van toepassing.

Scenario 2: Bilateraal vervoer met drie losplaatsen

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt in Vilnius (LT) een vrachtwagen vol met goederen. Hij rijdt naar Berlijn (DE), lost daar 1/3 van de goederen en rijdt verder naar Antwerpen (BE), waar hij nog eens 1/3 van de goederen lost. Daarna rijdt de bestuurder naar Lyon (FR), waar hij het resterende 1/3 van de goederen lost.



Conclusie: De bestuurder heeft tijdens één reis drie bilaterale vervoersactiviteiten verricht. De reis begon in LT (lidstaat van vestiging) met het volladen van de vrachtwagen met goederen die in drie verschillende landen werden gelost (gedeeltelijk lossen van goederen in DE, BE, FR). Aangezien tijdens één reis verschillende vrijgestelde bilaterale vervoersactiviteiten (d.w.z. elk met een afzonderlijke vrachtbrief) mogen worden uitgevoerd¹⁴, waren de detacheringsregels tijdens de hele reis niet op de bestuurder van toepassing.

¹⁴ Overweging 10 van Richtlijn (EU) 2020/1057: “Indien een bestuurder aan bilaterale vervoersactiviteiten deelneemt vanaf de lidstaat waar de onderneming is gevestigd (“de lidstaat van vestiging”) naar het grondgebied van een andere lidstaat, een derde land of terug naar de lidstaat van vestiging, is de aard van de dienst nauw verbonden met de lidstaat van vestiging. Het is mogelijk dat een bestuurder in één reis meerdere bilaterale vervoersactiviteiten verricht.”

Scenario 3: Bilateraal vervoer met drie laadplaatsen

Nadat hij de in scenario 2 beschreven activiteiten heeft verricht, laadt de bestuurder, die in dienst is van de in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, de vrachtwagen voor 1/3 vol met goederen in Lyon (FR). Hij rijdt naar Brussel (BE), waar hij nog eens 1/3 van de vrachtwagen laadt met goederen, en vervolgens naar Warschau (PL), waar hij het resterende 1/3 van de vrachtwagen met goederen laadt. Daarna rijdt de bestuurder naar Vilnius (LT), waar hij alle goederen lost.



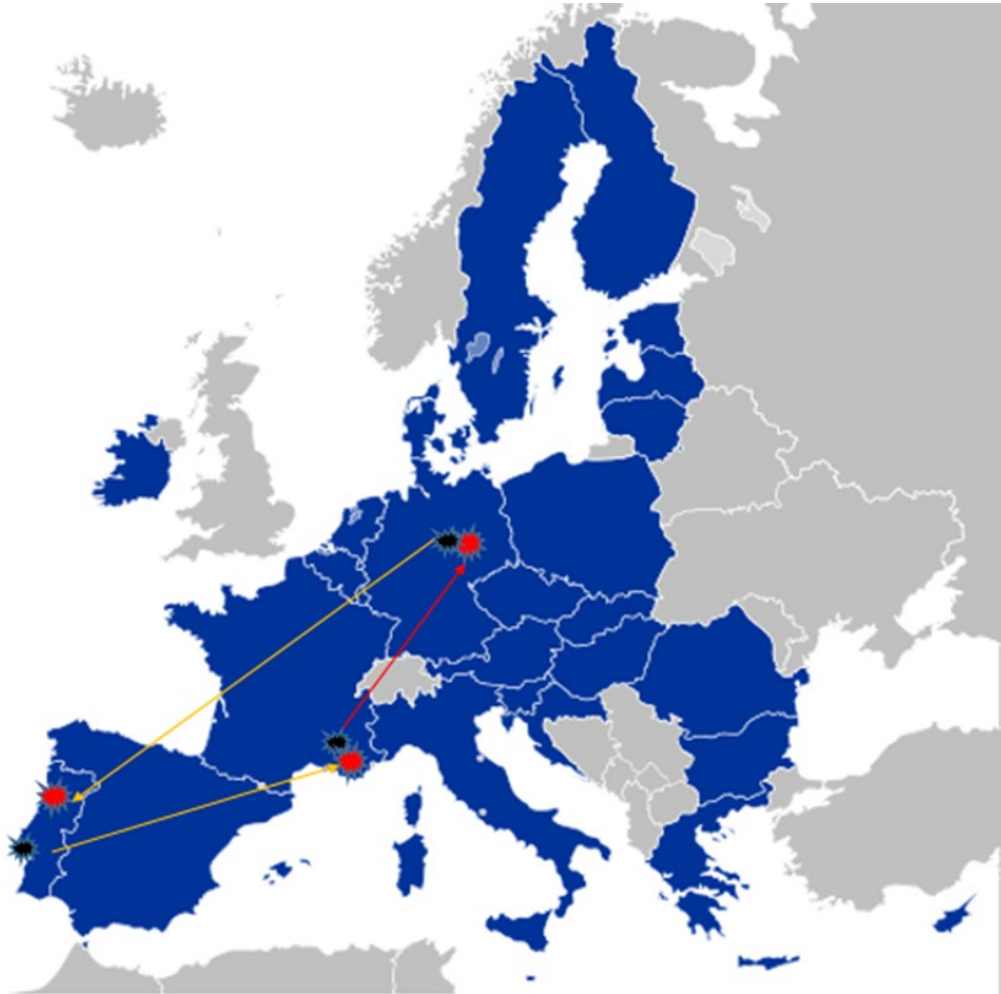
Conclusie: De bestuurder heeft tijdens één terugreis naar de lidstaat van vestiging drie bilaterale activiteiten verricht. Aangezien tijdens één reis verschillende vrijgestelde bilaterale vervoersactiviteiten (d.w.z. elk met een afzonderlijke vrachtbrief) mogen worden uitgevoerd, waren de detacheringsregels tijdens de hele reis niet op de bestuurder van toepassing.

II. DERDELANDENVERVOER

2. Zijn de detacheringsregels van toepassing op bestuurders die derdelandenvervoer verrichten?

Scenario 4: Derdelandenvervoer tussen twee bilaterale activiteiten

Een bestuurder die in dienst is van een in Portugal (PT) gevestigde onderneming, rijdt met een volgeladen vrachtwagen met goederen van Lissabon (PT) naar Marseille (FR). De bestuurder lost de goederen in Marseille. In Marseille (FR) laadt de chauffeur de vrachtwagen vol goederen, die hij lost in Berlijn (DE). In Berlijn laadt de chauffeur de vrachtwagen vol goederen, die hij lost in Porto (PT).



Conclusie: De chauffeur heeft twee afzonderlijke bilaterale activiteiten en één derdelandenvervoer verricht. De eerste bilaterale activiteit begon in PT (lidstaat van vestiging) met het laden van goederen en eindigde in FR met het lossen van die goederen. De tweede bilaterale activiteit werd verricht vanaf het laden van de goederen in DE tot en met het lossen van die goederen in PT (lidstaat van vestiging). Tijdens de twee bilaterale activiteiten waren de detacheringsregels niet op de bestuurder van toepassing. Het laden van goederen in FR en het lossen van die goederen in DE was een derdelandenvervoer dat geen verband hield met een van de twee bilaterale activiteiten. Daarom is de bestuurder na het einde van de eerste bilaterale activiteit gedetacheerd naar FR vanaf het moment waarop hij naar de plaats begint te rijden waar hij de goederen laadt die vervoerd moeten worden in het kader van het derdelandenvervoer. De detachering naar FR eindigt op het moment dat de bestuurder het Franse grondgebied verlaat. Vervolgens wordt de bestuurder als gedetacheerd naar DE beschouwd vanaf het moment dat hij het grondgebied van Duitsland binnenrijdt tot en met het lossen van de goederen in die lidstaat.

Scenario 5: Derdelandenvervoer tussen een bilaterale activiteit en een lege rit

Een bestuurder die in dienst is van een in Portugal (PT) gevestigde onderneming, laadt in Lissabon (PT) een vrachtwagen vol goederen en rijdt naar Berlijn (DE), waar die goederen worden gelost. In Berlijn (DE) laadt de chauffeur de vrachtwagen vol andere goederen, die hij lost in Madrid (ES). Daarna rijdt de bestuurder met een lege vrachtwagen van Madrid (ES) terug naar zijn lidstaat van vestiging (PT).



Conclusie: De bestuurder heeft één bilaterale vervoersactiviteit van PT naar DE, één derdelandenvervoer van DE naar ES, en één lege terugreis van ES naar PT verricht. De bestuurder is na het einde van de bilaterale activiteit gedetacheerd naar DE vanaf het moment waarop hij naar de plaats begint te rijden waar hij de goederen laadt die vervoerd moeten worden in het kader van het derdelandenvervoer van DE naar ES. De detachering naar DE eindigt op het moment dat de bestuurder het Duitse grondgebied verlaat. Vervolgens wordt de bestuurder als gedetacheerd naar ES beschouwd vanaf het moment dat hij het Spaanse grondgebied binnenrijdt totdat de goederen die in het kader van het derdelandenvervoer vanuit DE zijn vervoerd, zijn gelost en de bestuurder het derdelandenvervoer heeft beëindigd. De lege terugrit over het Spaanse grondgebied wordt niet als detachering beschouwd. De bestuurder wordt niet als gedetacheerd naar FR beschouwd wanneer hij door Frankrijk rijdt tijdens de bilaterale rit van PT naar DE en tijdens het derdelandenvervoer van DE naar ES.

3. Welke beperkte extra laad- en/of losactiviteiten zijn vrijgesteld van de detacheringsregels?

De bestuurder is van de detacheringsregels vrijgesteld als hij tijdens een bilaterale vervoersactiviteit ook **één “derdelandenvervoersactiviteit”** van laden en/of lossen verricht in de lidstaat of het derde land dat hij doorkruist, op voorwaarde dat hij geen goederen laadt en weer lost in dezelfde lidstaat.

Dat is bijvoorbeeld mogelijk wanneer de bestuurder een bilaterale activiteit verricht met een vrachtwagen die niet is volgeladen en hij onderweg extra goederen laadt om de capaciteit van het voertuig maximaal te benutten. De bestuurder mag tijdens een bilaterale activiteit van de lidstaat van vestiging naar de lidstaat van ontvangst één vrijgestelde derdelandenvervoersactiviteit verrichten (d.w.z. een extra laad- en/of losactiviteit). Als twee opeenvolgende bilaterale activiteiten vanuit en naar de lidstaat van vestiging worden uitgevoerd, mag tijdens elk van beide activiteiten een vrijgestelde extra derdelandenvervoersactiviteit worden verricht. Dat is een zogenaamde **1+1-regel**.

Scenario 6: Twee bilaterale activiteiten met twee derdelandenvervoersactiviteiten (1+1)

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt in Vilnius (LT) een vrachtwagen half vol met goederen die geleverd moeten worden in Barcelona (ES). De bestuurder stopt in Berlijn (DE) en laadt de resterende helft van de vrachtwagen vol met verschillende goederen. Hij rijdt vervolgens naar Brussel (BE) en lost daar de in Berlijn (DE) geladen goederen. Daarna rijdt hij verder naar Barcelona (ES), waar hij de in Vilnius (LT) geladen goederen lost. Voor de bilaterale terugrit laadt hij de vrachtwagen vol met goederen in Barcelona (ES). Hij stopt in Brussel en lost daar de helft van de goederen. Daarna rijdt hij verder naar Vilnius (LT), waar hij de resterende helft lost.



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale vervoersactiviteiten verricht, met tijdens elke bilaterale activiteit één extra laad- en/of losactiviteit (derdelandenvervoer). De eerste bilaterale activiteit werd verricht tussen LT en ES, met één vrijgestelde extra activiteit (laden van goederen in DE en lossen van die goederen in BE). De tweede bilaterale activiteit (terugrit) werd verricht tussen ES en LT, ook met één vrijgestelde extra activiteit (laden van goederen in ES en lossen van een deel van die goederen in BE). Tijdens de hele reis waren de detacheringsregels niet op de bestuurder van toepassing.

Let op: één enkele extra aanvullende activiteit kan bestaan uit:

- laden;
- lossen;
- laden en lossen;

zoals gespecificeerd in artikel 1, lid 3, van Richtlijn (EU) 2020/1057.

4. Mag de bestuurder twee vrijgestelde extra activiteiten verrichten tijdens een bilaterale terugrit naar de lidstaat van vestiging, als tijdens de bilaterale activiteit vanuit de lidstaat van vestiging geen extra activiteit is verricht?

Ja. Als de bestuurder tijdens de bilaterale vervoersactiviteit vanuit de lidstaat van vestiging geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om één vrijgestelde extra laad- en/of losactiviteit (derdelandenvervoer) te verrichten en als die activiteit wordt gevolgd door een bilaterale terugrit naar de lidstaat van vestiging, mogen twee vrijgestelde extra laad- en/of losactiviteiten (derdelandenvervoer) worden verricht tijdens die bilaterale terugrit. Dat is een zogenaamde **0+2-regel**.

Scenario 7: Twee bilaterale activiteiten met twee derdelandenvervoersactiviteiten (0+2)

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt in Vilnius (LT) een vrachtwagen vol met goederen en levert die in Madrid (ES).

In Madrid (ES) laadt hij zijn vrachtwagen weer vol met goederen. Hij rijdt naar Brussel (BE) en lost daar 1/4 van die goederen. Daarna rijdt hij naar Berlijn (DE), waar hij nog eens 1/4 van de goederen lost. Vervolgens rijdt hij naar Vilnius (LT), waar hij de resterende helft lost.



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale vervoersactiviteiten verricht, met tijdens de bilaterale terugrit twee extra losactiviteiten (derdelandenvervoer). De eerste bilaterale activiteit werd verricht tussen LT en ES, zonder extra activiteiten. De tweede bilaterale activiteit (terugrit) werd verricht tussen ES en LT, met twee vrijgestelde extra activiteiten (d.w.z. derdelandenvervoer tussen ES en BE en tussen ES en DE, met twee extra losactiviteiten). Tijdens de hele reis waren de detacheringsregels niet op de bestuurder van toepassing.

Scenario 8: Een bilaterale activiteit met twee derdelandenvervoersactiviteiten (0+2)

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt in Vilnius (LT) een vrachtwagen vol met goederen en levert die in Barcelona (ES). In Barcelona (ES) laadt hij zijn vrachtwagen half vol met goederen en rijdt naar Lyon (FR), waar hij de andere helft van de vrachtwagen laadt met een ander soort goederen. Hij rijdt vervolgens naar Brussel (BE) en lost daar de in Lyon (FR) geladen goederen. Hij rijdt verder naar Berlijn (DE), waar hij een halve vrachtwagen laadt met andere goederen, die vervolgens in Warschau (PL) worden gelost. Ten slotte rijdt hij naar Vilnius (LT), waar hij de in Barcelona (ES) geladen goederen lost.



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale vervoersactiviteiten verricht, met tijdens de bilaterale terugrit twee extra activiteiten die elk bestonden uit een laad- en losactiviteit (derdelandenvervoer). De eerste bilaterale activiteit werd verricht tussen LT en ES, zonder extra activiteit. De tweede bilaterale activiteit (terugrit) werd verricht tussen ES en LT, met twee vrijgestelde extra activiteiten (d.w.z. derdelandenvervoer tussen FR en BE en tussen DE en PL, dat telkens bestond uit een extra laad- en losactiviteit). Tijdens de hele reis waren de detacheringsregels niet op de bestuurder van toepassing.

5. Als tijdens een bilaterale vervoersactiviteit meer dan één extra activiteit wordt verricht, welke activiteit is dan vrijgesteld van en welke activiteit onderworpen aan de detacheringsregels?

Als tijdens een bilaterale activiteit verschillende derdelandenvervoersactiviteiten worden uitgevoerd, zijn de **eerste activiteit** (in het geval van de 1+1-regel) of de **eerste twee activiteiten** (in het geval van de 0+2-regel) vrijgesteld van de detacheringsregels. Als de ondernemer minstens een derde extra activiteit verricht (in het 1+1- of 0+2-scenario), zijn die extra activiteiten niet langer vrijgesteld en vallen zij dus onder de detacheringsregels.

Scenario 9: Bilaterale activiteit met één vrijgestelde derdelandenvervoersactiviteit en één niet-vrijgestelde derdelandenvervoersactiviteit

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt in Vilnius (LT) een vrachtwagen half vol met goederen die geleverd moeten worden in Madrid (ES). Tijdens de rit naar Madrid laadt de bestuurder in Warschau (PL) de andere helft van de vrachtwagen met andere goederen, die geleverd moeten worden in Berlijn (DE). Nadat hij de goederen uit Warschau heeft gelost in Berlijn, laadt de chauffeur in Berlijn (DE) de helft van de vrachtwagen weer met een ander soort goederen, die hij vervolgens lost in Brussel (BE). Daarna rijdt hij verder naar Madrid (ES), waar hij de in Vilnius (LT) geladen goederen lost.



Conclusie: De bestuurder heeft één bilaterale vervoersactiviteit verricht (van LT naar ES), met tijdens die bilaterale activiteit twee extra laad- en losactiviteiten (derdelandenvervoer). De eerste extra activiteit, die bestond uit het laden van goederen in PL en het lossen van die goederen in DE, is vrijgesteld van de detacheringsregels. De tweede extra activiteit, die bestond uit het laden van goederen in DE en het lossen van die goederen in BE, valt onder de detacheringsregels. Dat is te wijten aan het feit dat de bestuurder al de mogelijkheid heeft benut om één vrijgestelde extra laad- en losactiviteit te verrichten. De detachering begint met het laden van de goederen in Berlijn (DE) en eindigt wanneer die goederen in Brussel (BE) zijn gelost; daarna hervat de bestuurder de bilaterale activiteit, die van de detacheringsregels is vrijgesteld. De bestuurder wordt derhalve als gedetacheerd naar DE beschouwd vanaf het moment dat de goederen in Berlijn worden geladen tot wanneer hij het Duitse grondgebied verlaat. Daarna wordt hij als

gedetacheerd naar BE beschouwd vanaf het moment waarop hij het Belgische grondgebied binnenrijdt tot en met het lossen van de goederen in Brussel. Nadat de goederen in Brussel zijn gelost, hervat de bestuurder de bilaterale activiteit, die van de detachingsregels is vrijgesteld.

III. CABOTAGE

Scenario 10: Twee bilaterale activiteiten + cabotage

Een bestuurder die in dienst is van een in Portugal (PT) gevestigde onderneming, laadt in Lissabon (PT) zijn vrachtwagen vol met goederen en levert die af in Hamburg (DE). Nadat de goederen in Hamburg (DE) zijn gelost, laadt de bestuurder zijn vrachtwagen vol met andere goederen, die hij lost in München (DE). Daarna laadt hij in München (DE) zijn vrachtwagen vol met goederen die in Lissabon (PT) moeten worden geleverd.



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale activiteiten (van PT naar DE, en van DE terug naar PT) en één cabotage in DE verricht. De bestuurder wordt als gedetacheerd naar DE beschouwd. De detachering begint na het einde van de eerste bilaterale activiteit (lossing van de goederen in Hamburg), wanneer hij naar de plek begint te rijden waar hij de goederen voor de cabotage in DE gaat laden. De detachering loopt verder tijdens de cabotage en eindigt wanneer de goederen worden gelost en de cabotage wordt beëindigd. De bestuurder wordt niet als gedetacheerd naar DE beschouwd voor het deel van de reis na het einde van de cabotage, wanneer hij aan de bilaterale terugrit begint (d.w.z.: naar de laadplek rijden, de goederen voor de bilaterale activiteit laden en die goederen over het Duitse grondgebied vervoeren).

IV. DOORVOER

6. Wat is “doorvoer”, en valt doorvoer buiten het toepassingsgebied van de detacheringsregels?

Bij “doorvoer” rijdt de bestuurder over het grondgebied van een lidstaat zonder goederen te laden of te lossen. Bij de vraag of de aanwezigheid van een bestuurder in een lidstaat al dan niet als doorvoer moet worden beschouwd, wordt geen rekening gehouden met stoppen om hygiënische redenen, om te tanken of om een pauze of rusttijd te nemen¹⁵. Bijgevolg valt doorvoer niet onder het toepassingsgebied van de detacheringsregels.

Scenario 11: Doorvoer + bilaterale activiteit + derdelandenvervoer + doorvoer

Een bestuurder die in dienst is van een in Portugal (PT) gevestigde onderneming, laadt in Lissabon (LT) een vrachtwagen vol met goederen die geleverd moeten worden in Madrid (ES). Daarna laadt hij in Madrid (ES) zijn vrachtwagen vol met goederen die in Dortmund (DE) moeten worden geleverd. Na de levering in Dortmund keert de bestuurder met een lege vrachtwagen terug naar Lissabon (PT).



Conclusie: De bestuurder heeft één bilaterale activiteit van PT naar ES, één derdelandenvervoer van ES naar DE, en één lege terugreis van DE naar PT verricht. Voor het deel van de reis dat is verricht als bilaterale activiteit, wordt de bestuurder niet als gedetacheerd naar ES beschouwd. De detachering naar ES begint na het einde van de bilaterale activiteit (lossen van de goederen in Madrid), wanneer hij begint te rijden naar de plek waar hij de goederen moet laden voor het derdelandenvervoer van ES naar DE. De detachering naar ES eindigt wanneer de bestuurder het Spaanse grondgebied verlaat. Hij wordt vervolgens als gedetacheerd naar DE beschouwd vanaf het moment waarop hij het Duitse grondgebied binnenrijdt tot het einde van het derdelandenvervoer in DE. De bestuurder wordt niet als gedetacheerd naar DE beschouwd tijdens de lege terugrit naar PT, na het einde van het derdelandenvervoer. De bestuurder wordt evenmin als gedetacheerd naar FR en BE beschouwd, omdat hij het grondgebied van die landen alleen doorkruist bij het verrichten van derdelandenvervoer.

¹⁵ Overweging 11 van Richtlijn (EU) 2020/1057.

V. LEGE RITTEN

7. *Is een lege rit hetzelfde als “doorvoer”?*

Nee. Doorvoer is altijd van de detacheringsregels vrijgesteld. Een lege rit¹⁶ is vrijgesteld als hij wordt verricht in verband met een bilaterale activiteit. Als hij wordt verricht in verband met cabotage of een niet-bilaterale internationale activiteit die onder de detacheringsregels valt (derdelandenvervoer), is hij niet vrijgesteld.

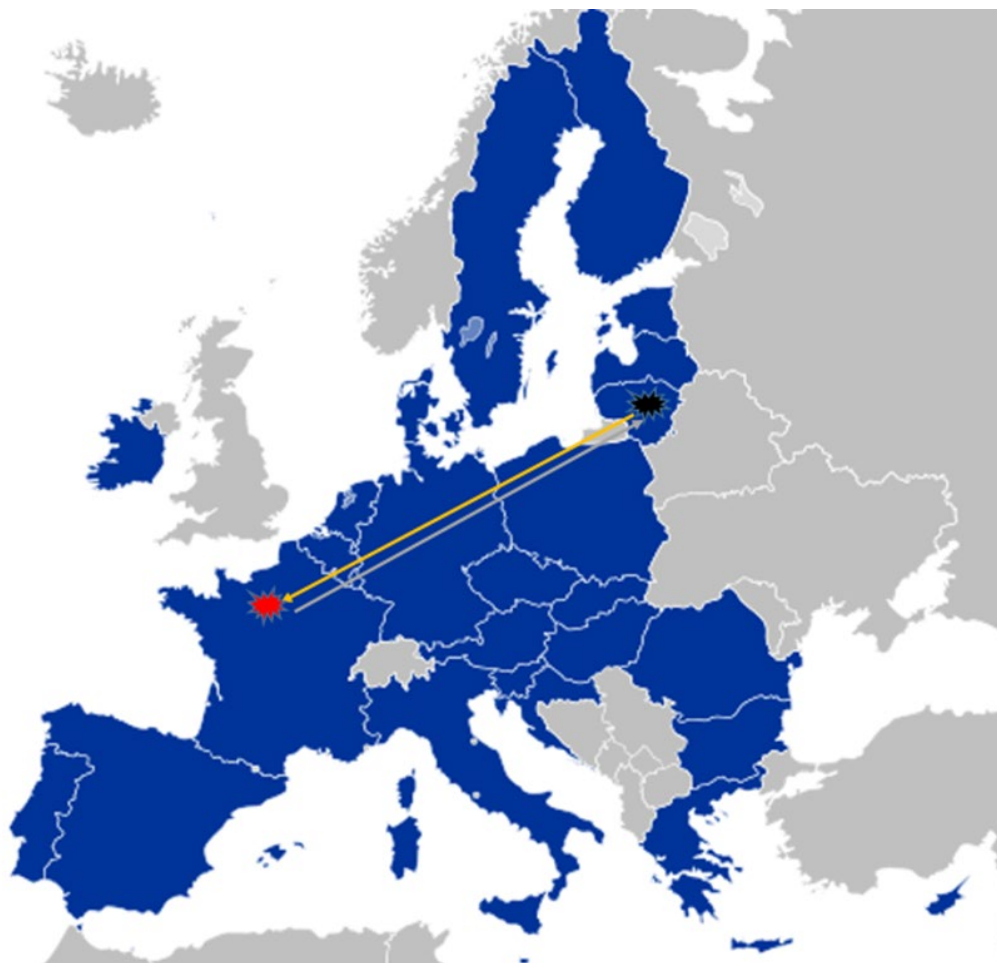
In principe eindigt een detachering met het lossen van goederen die worden vervoerd in het kader van een activiteit die onder de detacheringsregels valt (bv. cabotage of derdelandenvervoer). Of de daaropvolgende lege rit wordt beschouwd als detachering of als vrijgesteld van de detacheringsregels, hangt af van de vraag of de nieuwe activiteit waardoor die lege rit op gang wordt gebracht, al dan niet onder de detacheringsregels valt. In dat verband moet worden opgemerkt dat de bestuurder niet als gedetacheerd wordt beschouwd als hij na het lossen van de goederen die onder de detacheringsregels vallen, een lege rit naar zijn lidstaat van vestiging verricht.

¹⁶ In artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1072/2009 is het volgende bepaald: “internationaal vervoer”:

- a) de verplaatsingen van een geladen voertuig waarvan het punt van vertrek en het punt van aankomst zich in twee verschillende lidstaten bevinden, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;
- b) de verplaatsingen van een geladen voertuig vanuit een lidstaat naar een derde land en omgekeerd, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;
- c) de verplaatsingen van een geladen voertuig tussen derde landen met doorvoer via één of meer lidstaten; of
- d) de lege ritten in verband met het onder a), b) en c) bedoelde vervoer.

Scenario 12: Bilaterale activiteit + lege rit

Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt in Vilnius (LT) een vrachtwagen vol met goederen en lost die goederen in Parijs (FR). De bestuurder rijdt met een lege vrachtwagen terug van Frankrijk (FR) naar Litouwen (LT).



Conclusie: De bestuurder heeft één bilaterale vervoersactiviteit van LT naar FR verricht, gevolgd door een lege terugrit van FR naar LT. De bestuurder wordt niet als gedetacheerd beschouwd tijdens de volledige reis: noch tijdens de bilaterale activiteit naar FR, noch tijdens de lege rit die na het einde van de bilaterale activiteit vanuit de lidstaat van vestiging wordt verricht om naar die lidstaat terug te keren.

Scenario 13: Twee bilaterale activiteiten + één lege rit

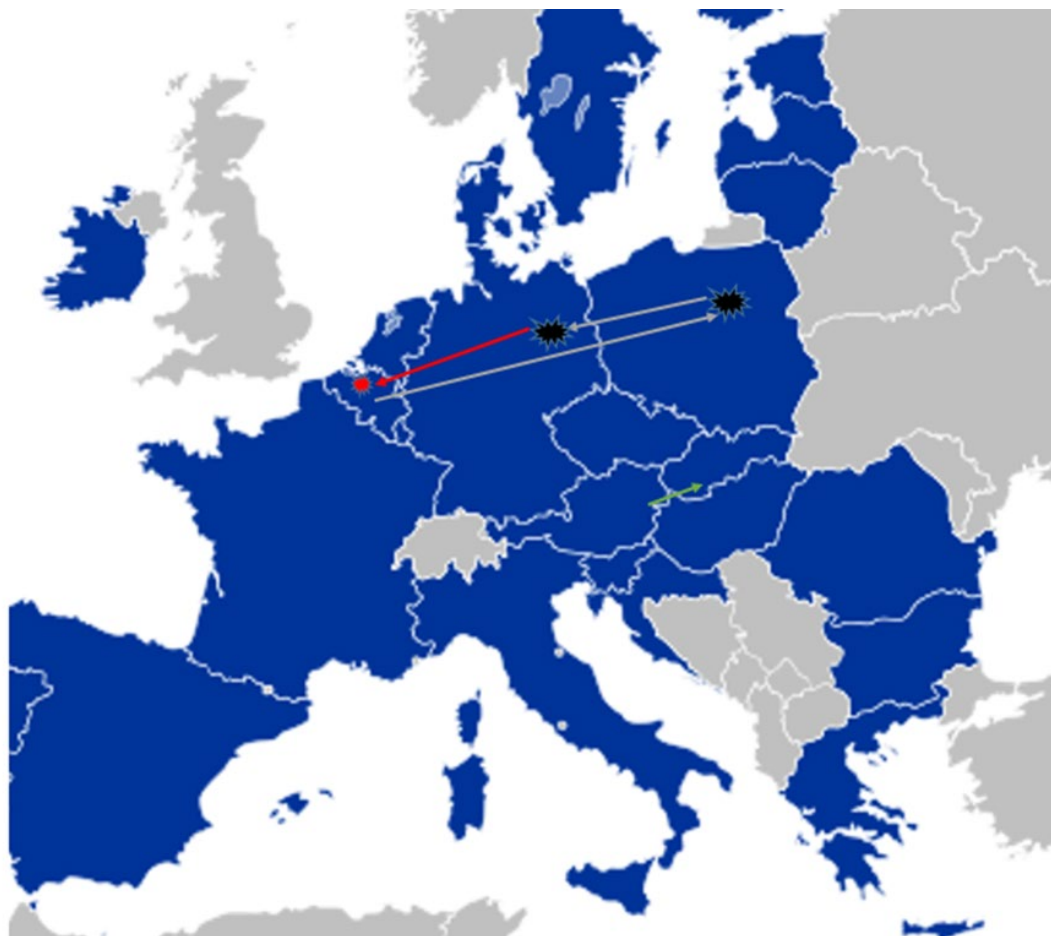
Een bestuurder die in dienst is van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming, laadt goederen in Vilnius (LT) en lost die goederen in Parijs (FR). De bestuurder rijdt met een lege vrachtwagen van Parijs (FR) naar Antwerpen (BE). In Antwerpen (BE) laadt hij goederen, die hij in Vilnius (LT) lost.



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale vervoersactiviteiten verricht, met daartussen één lege rit. De eerste bilaterale activiteit werd verricht tussen LT en FR, de tweede tussen BE en LT. De lege rit van FR naar BE moet worden beschouwd als verricht in samenhang met de tweede bilaterale vervoersactiviteit, die begon in BE. Daarom zijn de detacheringsregels niet van toepassing. Bijgevolg mag de bestuurder tijdens al die activiteiten niet als gedetacheerd worden beschouwd.

Scenario 14: Twee lege ritten + één derdelandenvervoer

Een bestuurder van wie de onderneming is gevestigd in Polen (PL), verricht een lege rit van Warschau (PL) naar Berlijn (DE). In Berlijn (DE) laadt de bestuurder de vrachtwagen vol met goederen, die hij lost in Brussel (BE). Daarna rijdt hij met een lege vrachtwagen van Brussel (BE) naar Warschau (PL).



Conclusie: De bestuurder heeft twee afzonderlijke lege ritten verricht, met daartussen één derdelandenvervoer. De eerste lege rit, tussen PL en DE, werd gevolgd door een derdelandenvervoer tussen DE en BE, gevolgd door een lege terugrit van BE naar PL. De lege rit van PL naar DE werd verricht in samenhang met het derdelandenvervoer, dat begon in DE. Bijgevolg wordt de bestuurder als gedetacheerd naar DE beschouwd vanaf het moment waarop hij het Duitse grondgebied binnenreed tot het moment waarop hij het Duitse grondgebied weer verliet. In die periode reed hij met een lege vrachtwagen naar het laadpunt in DE, laadde hij goederen in DE en vervoerde hij die goederen over het Duitse grondgebied. Vervolgens wordt de bestuurder als gedetacheerd naar BE beschouwd vanaf het moment waarop hij het Belgische grondgebied binnenreed tot het einde van het derdelandenvervoer in BE. De bestuurder wordt niet als gedetacheerd naar BE beschouwd tijdens de lege rit na het einde van het derdelandenvervoer, als hij naar zijn lidstaat van vestiging terugkeert. De bestuurder wordt niet als gedetacheerd naar NL beschouwd bij het verrichten van het derdelandenvervoer tussen DE en BE, omdat hij het Nederlandse grondgebied alleen doorkruist zonder te laden of te lossen.

Scenario 15: Twee bilaterale activiteiten + cabotage + twee lege ritten

Een bestuurder die in dienst is van een in Duitsland (DE) gevestigde onderneming, laadt in Berlijn (DE) een vrachtwagen vol goederen en rijdt naar Parijs (FR), waar die goederen worden gelost. Daarna rijdt de bestuurder met een lege vrachtwagen naar Lyon (FR) om goederen te laden, die hij weer lost in Marseille (FR). Hij rijdt vervolgens met een lege vrachtwagen van Marseille (FR) naar Nantes (FR). Op de terugweg naar Duitsland (DE) laadt de bestuurder in Nantes (FR) zijn vrachtwagen vol goederen, die hij lost in Berlijn (DE).



Conclusie: De bestuurder heeft twee bilaterale vervoersactiviteiten (van DE naar FR, en van FR naar DE), één cabotage in FR en twee lege ritten in FR verricht. De eerste bilaterale activiteit vanuit DE eindigde met het lossen van de goederen in Parijs (FR). De detachering van de bestuurder naar FR begon na het einde van die bilaterale activiteit, toen hij begon aan de lege rit naar de plek waar hij goederen moest laden voor cabotagevervoer in FR. De detachering naar Frankrijk eindigde toen de cabotage eindigde, omdat de bestuurder na die cabotage met een lege vrachtwagen vertrok om goederen te laden die geleverd moesten worden tijdens een bilaterale activiteit van FR naar DE. De eerste lege rit tussen Parijs en Lyon valt dus onder de detacheringsregels, omdat die rit verband houdt met het cabotagevervoer dat is verricht tussen Lyon en Marseille. De tweede lege rit tussen Marseille en Nantes is van de detacheringsregels vrijgesteld, omdat die reis verband houdt met de bilaterale terugrit van Nantes (FR) naar Berlijn (DE), die van de detacheringsregels is vrijgesteld.