



Vragen en antwoorden betreffende de detachering van chauffeurs op grond van Richtlijn (EU) 2020/1057 in het kader van het vervoer van goederen¹

DISCLAIMER: Deze gids is opgesteld door de diensten van de Commissie en bindt de Europese Commissie niet. Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie is bevoegd om het recht van de Unie gezaghebbend uit te leggen.

ALGEMENE CRITERIA bepalen wanneer een chauffeur al dan niet is gedetacheerd onder Richtlijn (EU) 2020/1057

Richtlijn (EU) 2020/1057 (ook wel "de richtlijn" genoemd) bevat specifieke regels met betrekking tot²Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU, die beide wetgevingshandelingen zijn betreffende de detachering van werknemers met het oog op het verrichten van diensten. Er³⁴wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten vervoer waarop de regels inzake detachering van toepassing moeten zijn en die waarop de detacheringsregels niet van toepassing zouden moeten zijn. Het algemene criterium voor een dergelijk onderscheid is de mate van verbondenheid met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst.⁵

Meer in het bijzonder vloeit uit Richtlijn (EU) 2020/1057 voort dat chauffeurs die vervoer verrichten in andere lidstaten dan de lidstaat waar de werkgever van de chauffeur zijn vestiging heeft, **gedetacheerd zijn wanneer zij de volgende** handelingen verrichten:

¹ Deze gids heeft alleen betrekking op vragen en antwoorden over de detachering van bestuurders in het kader van het goederenvervoer over de weg. Over hetzelfde onderwerp zal een andere reeks vragen en antwoorden worden voorbereid, met betrekking tot de regels voor het vervoer van passagiers.

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 voor de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat handhavingvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreft (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 detachering 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 betreffende de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de detachering 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 Recital 9 van Richtlijn (EU) 2020/1057: *"Evenwichtige sectorspecifieke regels inzake detachering moeten gebaseerd zijn op het bestaan van een voldoende band tussen de bestuurder en de verleende dienst en het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Om de handhaving van deze regels te vergemakkelijken, moet een onderscheid worden gemaakt tussen verschillende soorten vervoer, afhankelijk van de mate van verbondenheid met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst."*

- 1) **cross-trade** transacties – verstaan vervoer tussen twee lidstaten of tussen een lidstaat en een derde land, waarvan geen enkele het land van vestiging is van de exploitant die deze activiteiten uitvoert;⁶⁷
- 2) cabotagevervoer – opgevat als binnenlands vervoer voor rekening van derden dat op tijdelijke basis op het grondgebied van een lidstaat wordt verricht door een in een andere lidstaat gevestigde exploitant. ⁸

De chauffeur wordt **niet** geacht te zijn **gedetacheerd** bij het uitvoeren van:

- 1) **internationaal** bilateraal vervoer – opgevat als vervoer op basis van een vervoersovereenkomst van de lidstaat waar de exploitant 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;⁹
- 2) **bepaalde aanvullende activiteiten van laden en/of lossen**¹⁰ (d.w.z. cross-trade transacties zoals hierboven beschreven) die worden uitgevoerd in het kader van bilaterale transacties in de lidstaten of derde landen die de chauffeur doorkruist;
- 3) **transitovervoer**¹¹ over het grondgebied van een lidstaat zonder enige activiteit van laden of lossen;
- 4) **het begin- of eindtraject van gecombineerd**¹² vervoer, zoals gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG van de Raad, indien het wegtraject als zodanig bestaat uit internationaal bilateraal vervoer.¹³

ADMINISTRATIEVE VERPLICHTINGEN van de exploitant voor, tijdens en na de detachering

Richtlijn (EU) 2020/1057 specificeert in artikel 1, leden 11 en 12, de administratieve verritten waaraan exploitanten moeten voldoen om aan te tonen dat zij voldoen aan de regels inzake de detachering van chauffeurs.

Voorafgaand aan de detachering moet de exploitant:

- een verklaring van detachering indienen bij de autoriteiten van een lidstaat waar de chauffeur ter beschikking is gesteld;
- uiterlijk bij het begin van de detachering;
- het gebruik van de meertalige openbare interface die is verbonden met het informatiesysteem voor de interne markt (IMI);

De inhoud van de detachingsverklaring:

1. de identiteit van de exploitant, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning waar dit nummer beschikbaar is;

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

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

⁸ De cabotageritten met betrekking tot het goederenvervoer worden gedefinieerd in de richtlijn met 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 de richtlijn (EU) 2020/1057;

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

¹¹ Overweging 11 en artikel 1, lid 5, van de richtlijn (EU) 2020/1057;

¹² Overweging 12 en artikel 1, lid 6, van de richtlijn (EU) 2020/1057;

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

2. de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging om contact op te nemen met de bevoegde autoriteiten van de ontvangende lidstaat waar de diensten worden verricht en om documenten of kennisgevingen te verzenden en te ontvangen;
3. de identiteit van de chauffeur, het adres van de woonplaats en het nummer van zijn rijbewijs;
4. de ingangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de chauffeur en het recht dat daarop van toepassing is;
5. de beoogde begin- en einddatum van de detachering;
6. de kentekenplaten van de motorvoertuigen;
7. de verrichte vervoersdiensten (bv. goederenvervoer, personenvervoer, internationaal vervoer of cabotagevervoer).

Tijdens de detachering moet de exploitant:

- ervoor zorgen dat de chauffeurs over de volgende documenten beschikken:
 - de verklaring van detachering op papier of in elektronische vorm;
 - bewijs van de vervoersactiviteiten die plaatsvinden in de lidstaat van ontvangst, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR)
 - de tachograafgegevens (met name landensymbolen van de lidstaten waar de chauffeur vervoer heeft verricht).

Na de detachering moet de exploitant:

- uiterlijk acht weken na ontvangst van het verzoek van de ontvangende lidstaat de gevraagde documenten via de met IMI verbonden openbare interface toezenden, zoals:
 - tachograafgegevens;
 - vrachtbrieven;
 - documentatie met betrekking tot de beloning van de chauffeur voor de periode van detachering;
 - de arbeidsovereenkomst;
 - urenstaten met betrekking tot het werk van de chauffeur;
 - bewijs van betaling van de bezoldiging van de chauffeur.







De autoriteiten van de lidstaten mogen de exploitanten geen aanvullende administratieve eisen opleggen dan die welke in de richtlijn zijn vastgesteld, teneinde de naleving van de bepalingen ervan te controleren.

SCENARIO'S VOOR TRANSPORTOPERATIES

In de volgenderubrieken wordt uitgelegd en geïllustreerd hoe de detacheringsregel van toepassing is in verschillende scenario's voor vervoersactiviteiten:

- I. BILATERAAL
- II. CROSS-TRADE
- III. CABOTAGE
- IV. TRANSIT
- V. ONBELADEN REIZEN

Legende:

-  Start van transport en laden
-  Lossen en einde van het transport
-  Laden van de eerste extra bewerking
-  Lossen van de eerste extra operatie
-  Belasting van de second extra bewerking
-  Lossen van de tweede extra handeling

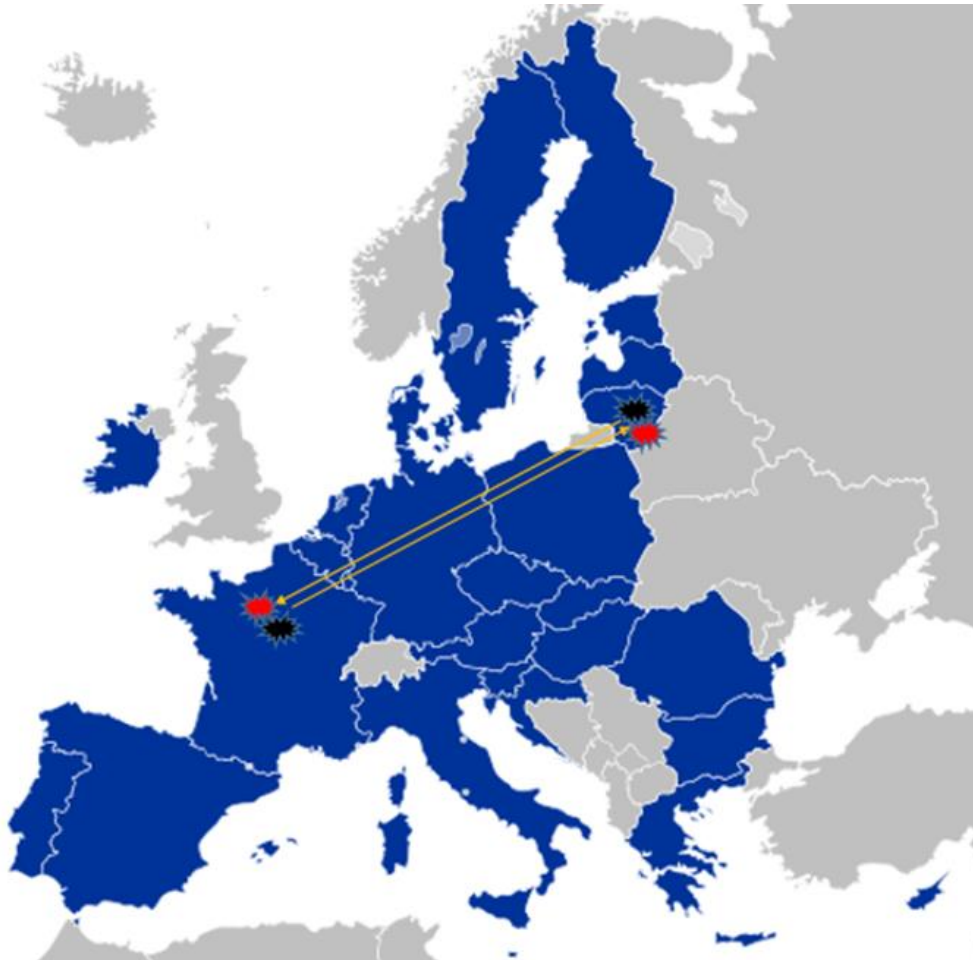
- Bilaterale operatie
- Een tijdelijk vrijgesteld vervoer
- Niet-vrijgesteld vervoer
- Transit / Lege rit

I. BILATERAAL

1. Wat zijn internationale bilaterale vervoersactiviteiten vrijgesteld van detacheringsregels?

Scenario 1: Twee bilaterale operaties

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen gevestigde onderneming (LT) rijdt met een volle vrachtwagen goederen van Vilnius (LT) naar Parijs (FR). De chauffeur lost alle goederen in Parijs. Vervolgens laadt de chauffeur voor de terugrit goederen in Parijs om ze af te leveren in Vilnius (LT).



Conclusie: De chauffeur heeft twee bilaterale vervoersoperaties uitgevoerd: een van LT (lidstaat van vestiging) naar FR (gastland) en een andere van FR terug naar LT. De chauffeur was dus gedurende de hele rit niet onderworpen aan detacheringsregels.

Scenario 2: bilaterale operaties met drie losplaatsen

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen gevestigde onderneming (LT) laadt een volle vrachtwagen met goederen in Vilnius (LT). De chauffeur rijdt dan naar Berlijn (DE) en lost 1/3 van de goederen, en vervolgens to Antwerpen (BE) om nog eens 1/3 van de goederen te lossen. Daarna rijdt de chauffeur verder naar Lyon (FR) en lost de resterende 1/3 van de goederen.



Conclusie: De chauffeur voerde 3 bilaterale operaties uit binnen één rit. De rit begon met het laden van de vrachtwagen vol met goederen in LT (lidstaat van vestiging) die vervolgens in 3 verschillende landen zijn gelost (gedeeltelijke lossing van goederen in DE, BE, FR). Aangezien tijdens één rit meerdere vrijgestelde bilaterale vervoersactiviteiten (d.w.z. elk met een afzonderlijke vrachtbrief) kunnen worden uitgevoerd, was de chauffeur niet voor de gehele rit onderworpen aan ¹⁴detacheringsregels.

¹⁴ Overweging 10 van Richtlijn (EU) 2020/1057: "Wanneer een bestuurder bilateraal vervoer verricht van de lidstaat waar de onderneming is gevestigd (de "lidstaat van vestiging") naar het grondgebied van een andere lidstaat of 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 chauffeur tijdens één rit meerdere bilaterale transporten uitvoert."

Scenario 3: bilaterale operaties met drie laadlocaties

Na het uitvoeren van de in scenario 2 beschreven activiteiten, op de terugweg naar LT, laadt de chauffeur in dienst van het in Litouwen gevestigde bedrijf (LT) een 1/3 vrachtwagen met goederen in Lyon (FR). De chauffeur rijdt vervolgens naar Brussel (BE) en laadt nog een 1/3 vrachtwagen met goederen, en vervolgens to Warschau (PL) om de resterende 1/3 vrachtwagen met goederen te laden. Daarna rijdt de chauffeur verder naar Vilnius (LT), om alle goederen uit te laden.



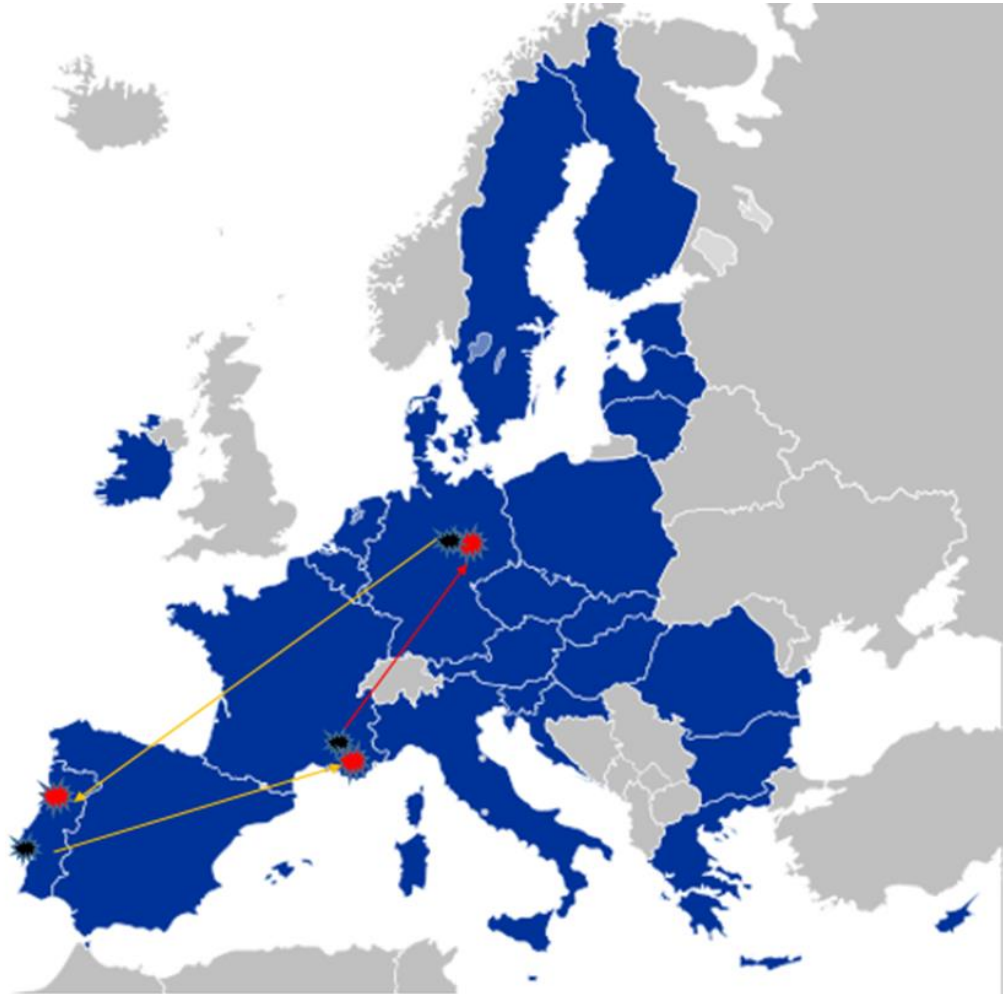
Conclusie: De chauffeur heeft tijdens één terugrit naar de Lid-Staat van vestiging 3 bilaterale handelingen verricht. Aangezien tijdens één rit meerdere vrijgestelde bilaterale vervoersactiviteiten (d.w.z. elk onder afzonderlijke vrachtbrief) kunnen worden uitgevoerd, was de chauffeur niet onderworpen aan detachingsregels voor de gehele rit.

II. CROSS-TRADE

2. Vallen de chauffeurs die cross-trade-transacties uitvoeren onderderegels voor de detachering van chauffeurs?

Scenario 4: cross-trade tussen twee bilaterale operaties

Een chauffeur in dienst van een in Portugal gevestigde onderneming (PT) vervoert een volledige vrachtwagen met goederen van Lissabon (PT) naar Marseille (FR). De chauffeur lost de goederen in Marseille. In Marseille (FR) laadt de chauffeur vervolgens een volle vrachtwagen met goederen en lost deze in Berlijn (DE). In Berlijn laadt de chauffeur een volle vrachtwagen met goederen en lost ze in Porto (PT).



Conclusie: De chauffeur voerde twee verschillende bilaterale operaties en één cross-trade operatie uit. De eerste bilaterale operatie begon in PT (lidstaat van vestiging) met het laden van goederen en eindigde in FR met het lossen van die goederen. De tweede bilaterale operatie vond plaats van het laden van de goederen in DE tot het lossen ervan in PT (lidstaat van vestiging). Tijdens de twee bilaterale operaties was de chauffeur niet onderworpen aan de detacheringsregels. De operatie van het laden van goederen in FR en het lossen ervan in DE was een cross-trade operatie die geen verband hield met een van de twee bilaterale transacties. Daarom wordt de chauffeur na het einde van de bilaterale operatie in FR gedetacheerd wanneer hij / zij naar het laadpunt begint te rijden om de goederen te laden die in het kader van cross-trade-transacties moeten worden vervoerd. De detachering naar FR eindigt wanneer de chauffeur het Franse grondgebied verlaat. Vervolgens wordt de chauffeur geacht in DE te zijn gedetacheerd, vanaf het binnentrijden van het grondgebied van DE tot het lossen van goederen in die lidstaat.

Scenario 5: cross-trade tussen een bilaterale operatie en een onbeladen traject

Een chauffeur in dienst van een in Portugal gevestigde onderneming (PT) laadt een vrachtwagen vol goederen in Lissabon (PT) en rijdt naar Berlijn (DE), waar deze goederen worden gelost. In Berlijn (DE) laadt de chauffeur een volle vrachtwagen met andere goederen en lost deze in Madrid (ES). Vervolgens rijdt de chauffeur leeg van Madrid (ES) terug naar zijn/haar lidstaat van vestiging (PT).



Conclusie: De chauffeur voerde één bilaterale transportoperatie uit van PT naar DE, één cross-trade operatie van DE naar ES en één onbeladen terugrit van ES terug naar PT. De chauffeur wordt na het einde van de bilaterale operatie in DE gedetacheerd wanneer hij/zij naar het laadpunt begint te rijden om de goederen te laden die in het kader van de cross-trade van DE naar ES moeten worden vervoerd. De detachering naar DE eindigt wanneer de chauffeur het DE-gebied verlaat. Vervolgens wordt de chauffeur beschouwd als gedetacheerd in ES vanaf het moment van binnenkomst in ES-gebied totdat de goederen die uit DE in het kader van de cross-trade-operatie zijn gebracht, zijn gelost en de chauffeur de cross-trade-operatie heeft voltooid. De onbeladen terugrit over het grondgebied van ES wordt niet als detachering beschouwd. De chauffeur wordt niet beschouwd als gedetacheerd in FR, dat hij/zij doorrijdt tijdens de bilaterale rit van PT naar DE en tijdens de cross-trade van DE naar ES.

3. Wat zijn beperkte nevenactiviteiten van laden en/of lossen vrijgesteld van de detacheringsregels?

De chauffeur is vrijgesteld van de detacheringsregels wanneer hij in het kader van een lopend bilateraal vervoer ook **een** "cross-trade" **activiteit** van laden en/of lossen verricht in de Lid-Staat of derde land waar de chauffeur overheen rijdt, op voorwaarde dat de chauffeur geen goederen laadt en lost in dezelfde Lid-Staat .

Dit is bijvoorbeeld mogelijk wanneer de chauffeur de bilaterale operatie uitvoert zonder een volledige vrachtwagenlading, en om het laadvermogen van het voertuig maximaal te gebruiken, laadt de chauffeur extra goederen onderweg. De chauffeur mag één vrijgestelde cross-trade operatie (dat wil zeggen een extra laad- en/of losactiviteit) uitvoeren tijdens een bilaterale operatie van de lidstaat van vestiging naar de lidstaat van ontvangst. Wanneer twee opeenvolgende bilaterale transacties van en naar de Lid-Staat worden uitgevoerd omzichte vestigen, kan tijdens elk van de twee transacties een vrijgestelde aanvullende cross-trade operatie worden uitgevoerd. Dit is een zogenaamde **1+1 regel**.

Scenario 6: bilaterale transacties met twee cross-trades (1+1)

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen gevestigde onderneming (LT) laadt 1/2 vrachtwagen met goederen in Vilnius (LT) om te worden afgeleverd in Barcelona (ES). De chauffeur stopt in Berlijn (DE) en laadt de resterende 1/2 vrachtwagen met verschillende goederen. De chauffeur gaat dan naar Brussel (BE) en lost die goederen geladen in Berlijn (DE). Daarna vervolgt de chauffeur de rit en lost in Barcelona (ES) de goederen die in Vilnius zijn geladen (LT). Voor de bilaterale retouroperatie laadt de chauffeur een volledige vrachtwagen met goederen in Barcelona (ES). De chauffeur stopt in Brussel om 1/2 van de goederen te lossen. De chauffeur gaat vervolgens verder naar Vilnius (LT) om de resterende 1/2 van de goederen te lossen.



Conclusie: De chauffeur heeft tijdens elke bilaterale operatie twee bilaterale transportoperaties uitgevoerd met één extra activiteit vanladen en/of lossen (cross-trade). De eerste bilaterale operatie werd uitgevoerd van LT naar ES, met één vrijgestelde aanvullende activiteit (d.w.z. het laden van goederen in DE en het lossen ervan in BE). De tweede (retour)bilaterale operatie werd uitgevoerd van ES naar LT, eveneens met één vrijgestelde nevenactiviteit (d.w.z. het laden van goederen in ES en het lossen van een deel ervan in BE). De chauffeur was niet onderworpen aan detacheringsregels voor de gehele rit.

Er zij op gewezen dat één enkele vrijgestelde aanvullende activiteit het volgende kan omvatten:

- een laadactie;
- een losactie; of
- een laad- en losactie

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

4. Is het mogelijk voor de chauffeur om twee vrijgestelde nevenactiviteiten uit te voeren tijdens een bilaterale terugrit naar de lidstaat van vestiging, indien er tijdens de bilaterale rituitvoering vanuit de lidstaat van vestiging geen extra activiteiten verricht?

Ja, wanneer de chauffeur geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om tijdens het bilaterale vervoer vanuit de lidstaat van vestiging één vrijgestelde nevenactiviteit van laden en/of lossen (cross-trade) uit te oefenen, en deze operatie wordt gevolgd door een bilaterale terugrit naar de lidstaat van vestiging, twee vrijgestelde nevenactiviteiten van laden en/of lossen (cross-trade) kan worden uitgevoerd tijdens die bilaterale terugkeeroperatie. Dit is een zogenaamde **0+2**regel.

Scenario 7: één bilaterale operatie met twee cross-trades (0+2)

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen (LT) gevestigde onderneming laadt een volle vrachtwagen met goederen in Vilnius (LT) en levert deze af in Madrid (ES).

De chauffeur laadt vervolgens een volle vrachtwagen met goederen in Madrid (ES). De chauffeur stopt in Brussel (BE) om 1/4 van de goederen te lossen. De chauffeur rijdt dan naar Berlijn (DE) en lost 1/4 van de goederen. De chauffeur gaat vervolgens verder naar Vilnius (LT) om de resterende 1/2 van de goederen te lossen.



Conclusie: De chauffeur heeft twee bilaterale transporten uitgevoerd met twee extra activiteiten van lossen (cross-trade) tijdens de bilaterale retouroperatie. De eerste bilaterale operatie werd uitgevoerd van LT naar ES, zonder extra activiteiten tussendoor. De tweede (retour)bilaterale operatie werd uitgevoerd van ES naar LT, met twee vrijgestelde aanvullende activiteiten (d.w.z. cross-trade operaties tussen ES-BE en S-DE, bestaande uit twee extra losactiviteiten). De chauffeur was gedurende de gehele rit niet onderworpen aan detacheringsregels.

Scenario 8: één bilaterale operatie met twee cross-trades (0+2)

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen (LT) gevestigd bedrijf laadt een volle vrachtwagen met goederen in Vilnius (LT) en levert deze af in Barcelona (ES). De chauffeur laadt 1/2 vrachtwagen met goederen in Barcelona (ES) en stopt dan in Lyon (FR) en laadt 1/2 vrachtwagen met een ander type goederen. Daarna rijdt de chauffeur naar Brussel (BE) en lost de goederen die in Lyon (FR) zijn geladen. De chauffeur gaat vervolgens verder naar Berlijn (DE) om 1/2 vrachtwagen met andere goederen te laden, die vervolgens in Warschau (PL) worden gelost. Ten slotte gaat de chauffeur verder naar Vilnius (LT) waar hij/zij de goederen lost die in Barcelona zijn geladen (ES).



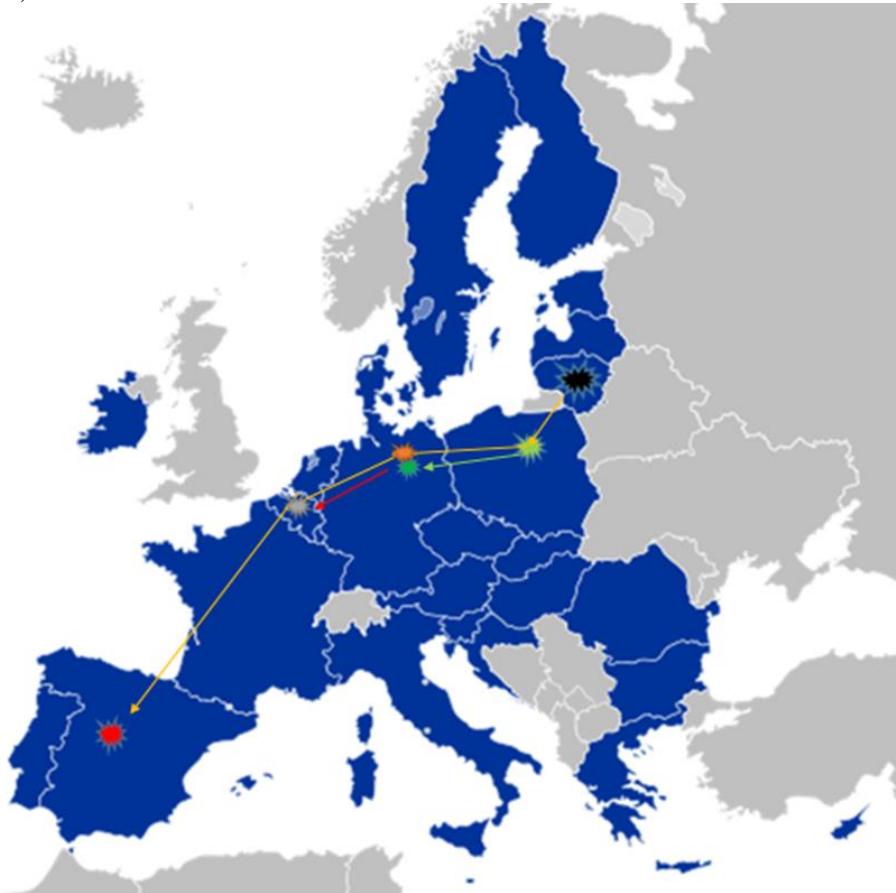
Conclusie: De chauffeur heeft tijdens de bilaterale terugrit twee bilaterale vervoersoperaties uitgevoerd met twee aanvullende activiteiten, die elk bestonden uit een laad- en losactiviteit (cross-trade). De eerste bilaterale operatie werd uitgevoerd van LT naar ES, zonder extra activiteit. De tweede (retour)bilaterale operatie werd uitgevoerd van ES naar LT, met twee vrijgestelde nevenactiviteiten (d.w.z. cross-trade operaties tussen FR-BE en DE-PL, beide bestaande uit een extra laad- en losactiviteit). De chauffeur was niet onderworpen aan detacheringsregels voor de gehele rit.

5. In het geval van meer dan één bijkomende activiteit die wordt uitgevoerd in het kader van een bilateraal vervoer, welke van deze activiteiten is vrijgesteld en welke is onderworpen aan de detachingsregels?

Wanneer meerdere cross-trade transacties worden uitgevoerd in het kader van een lopende bilaterale operatie, 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 detachingsregels. Wanneer de exploitant een derde extra activiteit (in het 1+1-scenario of in het 0+2-scenario) of meer uitvoert, zijn dergelijke aanvullende activiteiten dus niet langer vrijgesteld en vallen zij dus onder de detachingsregels.

Scenario 9: bilaterale operatie met één vrijgestelde cross-trade en één niet vrijgestelde cross-trade

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen gevestigde onderneming (LT) laadt 1/2 vrachtwagen met goederen in Vilnius (LT), om te worden afgeleverd in Madrid (ES). Tijdens het rijden naar Madrid stopt de chauffeur in Warschau (PL) om 1/2 vrachtwagen met andere goederen te laden om ze af te leveren in Berlijn (DE). Na het lossen van de goederen uit Warschau in Berlijn, laadt de chauffeur vervolgens 1/2 vrachtwagen met een ander type goederen in Berlijn (DE) en lost ze in Brussel (BE). Daarna rijdt de chauffeur door naar Madrid (ES) en lost de goederen die in Vilnius zijn geladen (LT).



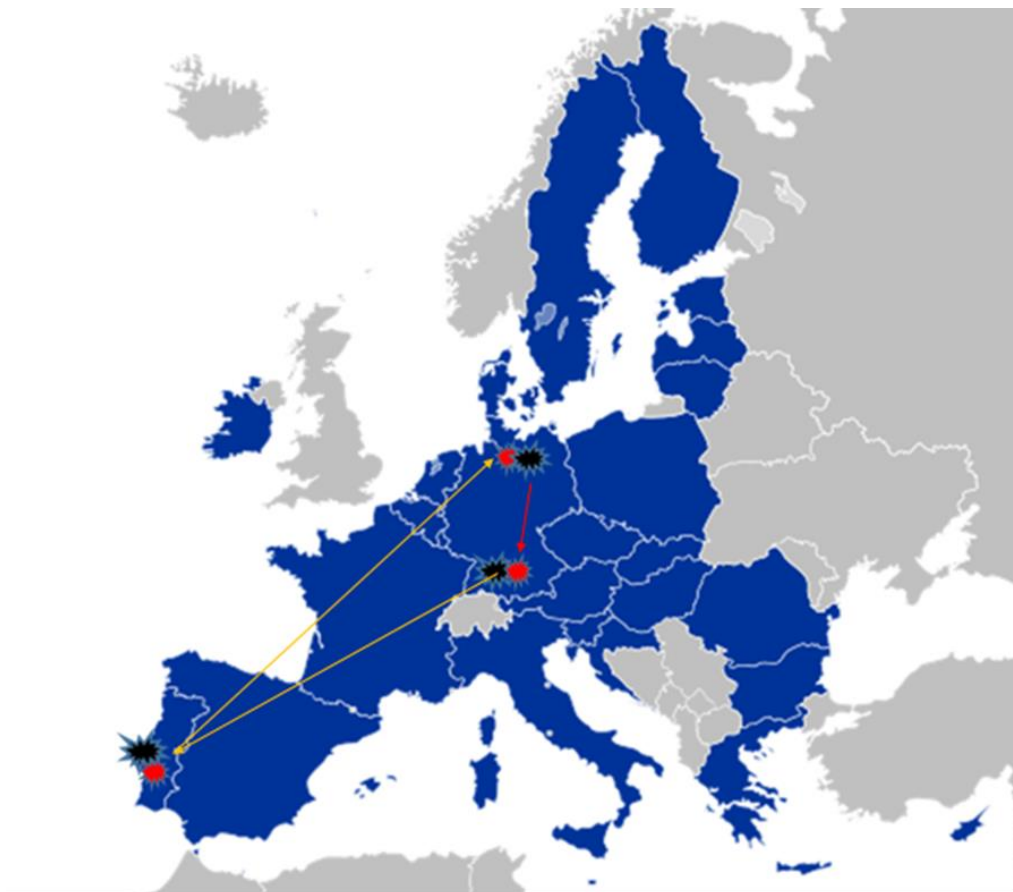
Conclusie: De chauffeur heeft tijdens deze bilaterale operatie één bilaterale transportoperatie (van LT naar ES) en twee extra activiteiten van laden en lossen (cross-trade operaties) uitgevoerd. De eerste aanvullende activiteit van het laden van goederen in PL en het lossen ervan in DE is vrijgesteld van detachingsregels, terwijl de tweede aanvullende activiteit van het laden van goederen in DE en het lossen ervan in BE onder de detachingsregels valt. Dit komt door het feit dat de chauffeur al gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid voor één vrijgestelde extra activiteit van laden en lossen. De detachingsituatie begint bij het laden van goederen in Berlijn (DE) en eindigt wanneer die goederen in Brussel (BE) worden gelost – aangezien de chauffeur vervolgens de bilaterale operatie hervat die is vrijgesteld van detachingsregels. Daarom wordt de chauffeur beschouwd als gedetacheerd in DE vanaf het moment van laden van goederen in Berlijn

tot het moment wanneer hij / zij het grondgebied van DE verlaat. Dan wordt de chauffeur geacht in BE gedetacheerd te zijn vanaf de binnenkomst in het BE-gebied tot het lossen van de goederen in Brussel. Na het lossen van de goederen in Brussel hervat de chauffeur de bilaterale operatie, die is vrijgesteld van de detachingsregels.

III. CABOTAGE

Scenario 10: Twee bilaterale ritten + cabotage

Een chauffeur in dienst van een in Portugal gevestigde onderneming (PT) laadt een volle vrachtwagen met goederen in Lissabon (PT) en levert deze af in Hamburg (DE). Na het lossen van goederen in Hamburg (DE) laadt de chauffeur een volle vrachtwagen met andere goederen en lost deze in München (DE). Vervolgens laadt de chauffeur in München (DE) een volle vrachtwagen met goederen die naar Lissabon (PT) moeten worden gebracht.



Conclusie: De chauffeur heeft twee bilaterale ritten uitgevoerd (één van PT naar DE en één van DE terug naar PT) en één cabotagerit in DE. De chauffeur wordt beschouwd als gedetacheerd in DE. De detachingsituatie begint na het einde van de bilaterale operatie (het lossen van goederen in Hamburg) wanneer hij/zij naar het laadpunt begint te rijden om de goederen voor de cabotagerit in DE te laden. De detachering loopt door tot en met de uitvoering van de cabotagerit en eindigt wanneer de goederen worden gelost en de cabotagerit is afgerond. De chauffeur wordt niet geacht in DE gedetacheerd te zijn voor het deel van de rit na het einde van de cabotagerit en wanneer hij/zij begint te werken voor de bilaterale retouroperatie (d.w.z.: rijdt naar het laadpunt, laadt goederen voor bilaterale exploitatie en vervoert deze door het DE-gebied).

IV. TRANSIT

6. Wat is "transit" en valt het buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels?

Het begrip transit wordt gekenmerkt door het feit dat de chauffeur het grondgebied van een lidstaat oversteeft zonder vracht te laden of te lossen. De kwalificatie van de aanwezigheid van de chauffeur in een lidstaat als transit wordt dus niet beïnvloed door stops, bijvoorbeeld om hygiënische redenen, tanken, pauzes of rusttijden. Dit betekent dat een transitsituatie buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels valt.¹⁵

Scenario 11: doorvoer + bilaterale operatie + cross-trade + doorvoer

Een chauffeur in dienst van een in Portugal gevestigde onderneming (PT) laadt in Lissabon (PT) een vrachtwagen vol goederen om te worden afgeleverd in Madrid (ES). In Madrid (ES) laadt de chauffeur een vrachtwagen vol goederen om af te leveren aan Dortmund (DE). Na levering in Dortmund keert de chauffeur met de lege vrachtwagen terug naar Lissabon (PT).



Conclusie: De chauffeur voerde één bilaterale operatie uit van PT naar ES, één cross-trade operatie van ES naar DE en één onbeladen rit van DE terug naar PT. De chauffeur wordt niet geacht in ES te zijn gedetacheerd voor het deel van de rit dat in het kader van bilaterale operaties wordt uitgevoerd. De chauffeur wordt na het einde van de bilaterale operatie (het lossen van goederen in Madrid) in ES gedetacheerd wanneer hij / zij naar het laadpunt begint te rijden om de goederen te laden voor cross-trade operatie van ES naar DE. De detachering naar ES eindigt wanneer de chauffeur het ES-grondgebied verlaat. Vervolgens wordt de chauffeur geacht in DE te zijn gedetacheerd vanaf het moment van binnenkomst op het grondgebied van DE tot het einde van de cross trade-operatie in DE. De chauffeur wordt niet geacht in DE te zijn gedetacheerd tijdens de onbeladen rit terug naar PT, na het einde van de cross-trade operatie. De chauffeur wordt niet geacht in FR of in BE te zijn gedetacheerd, omdat hij/zij alleen door het grondgebied van deze landen ritt bij het uitvoeren van cross-trade operaties.

¹⁵ Overweging 11 van Richtlijn (EU) 2020/1057

V. ONBELADEN REIZEN

7. *Is een lege rit hetzelfde als 'transit'?*

Een transitsituatie is altijd vrijgesteld van detacheringsregels, terwijl een lege rit is vrijgesteld als deze wordt uitgevoerd in verband met een bilaterale operatie en niet is vrijgesteld wanneer deze wordt uitgevoerd in verband met cabotage of niet-bilaterale internationale transporten die onder detacheringsregels vallen (cross-trade).¹⁶

In beginsel eindigt de detachering met het lossen van goederen die worden vervoerd in het kader van de activiteiten die onder de detacheringsregels vallen (bv. cabotage of cross-trade). De kwalificatie van de daaropvolgende lege rit als detachering of vrijstelling van detachering hangt af van de vraag of de nieuwe verrichting, die deze lege rit in werking stelt, al dan niet onder de detacheringsregels valt. In dit verband is het belangrijk op te merken dat de chauffeur niet als gedetacheerd wordt beschouwd indien hij/zij na het lossen van de goederen in het kader van de detacheringsregels een lege rit terug naar zijn/haar lidstaat van vestiging uitvoert.

¹⁶ Artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 bepaalt dat: "internationaal vervoer" betekent:

- a) een beladen rit van een voertuig waarvan de plaats van vertrek en de plaats van aankomst zich in twee verschillende lidstaten bevinden, met of zonder doorvoer door een of meer lidstaten of derde landen;
- b) een beladen rit van een voertuig van een lidstaat naar een derde land of omgekeerd, met of zonder doorvoer door een of meer lidstaten of derde landen;
- c) een beladen rit van een voertuig tussen derde landen, met doorvoer over het grondgebied van een of meer lidstaten; of
- d) een lege rit in combinatie met het onder a), b) en c) bedoelde vervoer;

Scenario 12: bilaterale operatie + onbeladen traject

Een chauffeur in dienst van een in Litouwen gevestigde onderneming (LT) laadt een volle vrachtwagen met goederen in Vilnius (LT) en lost deze in Parijs (FR). Op de terugweg rijdt de chauffeur leeg van Frankrijk (FR) naar Litouwen (LT).



Conclusie: De chauffeur voerde één bilateraal transport uit van LT naar FR, gevolgd door een onbeladen rit van FR terug naar LT. De chauffeur wordt niet geacht voor de gehele rit gedetacheerd te zijn: noch tijdens de bilaterale rit naar FR, noch tijdens de lege rit die na het einde van de bilaterale rit vanuit de lidstaat van vestiging wordt uitgevoerd om naar die lidstaat terug te keren.

Scenario 13: Twee bilaterale operaties + één onbeladen traject

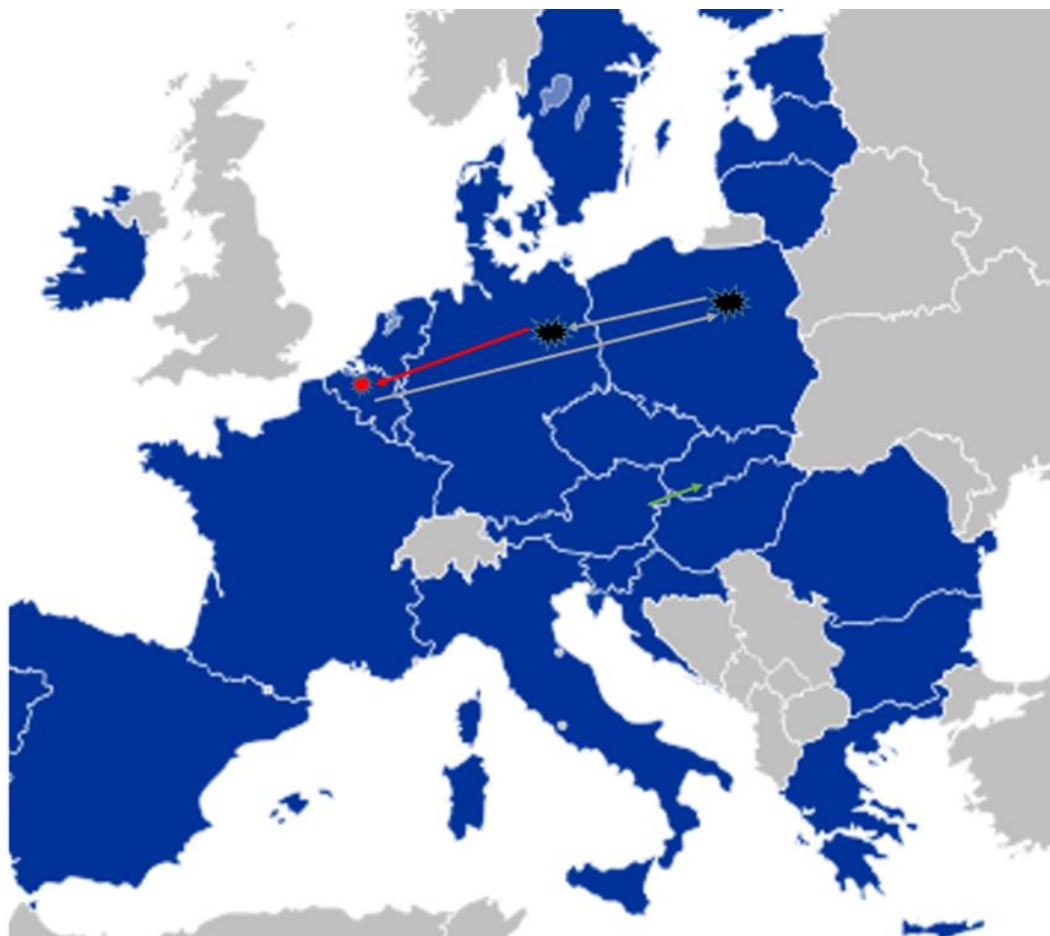
Een chauffeur in dienst van een in Litouwen gevestigde onderneming (LT) laadt goederen in Vilnius (LT) en lost deze in Parijs (FR). De chauffeur rijdt met een lege vrachtwagen van Parijs (FR) naar Antwerpen (BE). De chauffeur laadt vervolgens goederen in Antwerpen (BE) en lost ze in Vilnius (LT).



Conclusie: De chauffeur voerde twee bilaterale transporten uit en één onbeladen rit tussen deze bilaterale ritten. De eerste bilaterale operatie vond plaats van LT tot FR, terwijl de tweede bilaterale operatie werd uitgevoerd van BE tot LT. Het lege traject tussen FR en BE moet worden beschouwd als uitgevoerd in samenhang met het tweede bilaterale vervoer dat in BE begint, wat betekent dat de detachingsregels niet van toepassing zijn. Daarom moet de chauffeur niet worden beschouwd als gedetacheerd tijdens al deze activiteiten.

Scenario 14: twee lege ritten + één cross-trade

Een chauffeur wiens bedrijf in Polen (PL) is gevestigd, voert een lege rit uit van Warschau (PL) naar Berlijn (DE). In Berlijn (DE) laadt de chauffeur een volle vrachtwagen met goederen en lost deze in Brussel (BE). Vervolgens rijdt de chauffeur leeg van Brussel (BE) naar Warschau (PL).



Conclusie: De chauffeur voerde twee verschillende onbeladen ritten en één cross-trade operatie uit. De eerste onbeladen rit tussen PL en DE werd gevolgd door een cross-trade tussen DE en BE, die vervolgens werd gevolgd door een lege rit van BE terug naar PL. De onbeladen rit van PL naar DE wordt uitgevoerd in combinatie met de cross-trade operatie die begint in DE. Daarom wordt de chauffeur geacht in DE te zijn gedetacheerd vanaf het moment dat hij het DE-grondgebied betreedt tot het verlaten van het DE-grondgebied. Deze periode omvat het rijden met een lege vrachtwagen naar het laadpunt in DE, het laden van goederen in DE en het vervoeren ervan door DE-grondgebied. Vervolgens wordt de chauffeur geacht in BE te zijn gedetacheerd vanaf het moment dat hij het BE-grondgebied binnenkomt. De chauffeur wordt niet geacht te zijn gedetacheerd in BE tijdens een lege rit na het einde van de cross-trade bij terugkeer naar de lidstaat van vestiging. De chauffeur wordt niet beschouwd als gedetacheerd naar NL bij het uitvoeren van cross-trade operaties tussen DE en BE omdat hij/zij alleen het NL-grondgebied passeert zonder te laden of te lossen.

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

Een chauffeur in dienst van een in Duitsland gevestigde onderneming (DE) laadt een vrachtwagen vol goederen in Berlijn (DE), rijdt naar Parijs (FR) en lost alle goederen. De chauffeur rijdt dan leeg naar Lyon (FR) om goederen te laden en te lossen in Marseille (FR). De chauffeur rijdt dan leeg van Marseille (FR) naar Nantes (FR). Op de terugweg naar Duitsland (DE) laadt de chauffeur in Nantes (FR) een vrachtwagen vol goederen en lost deze in Berlijn (DE).



Conclusie: De chauffeur heeft twee bilaterale vervoersritten uitgevoerd (van DE naar FR en van FR naar DE), één cabotagerit in FR en twee lege ritten in FR. De eerste bilaterale operatie van DE eindigde met het lossen van goederen in Parijs (FR). De chauffeur wordt na het einde van die bilaterale operatie in FR gedetacheerd wanneer hij/zij begint te rijden (onbeladen rit) naar de laadplaats waar hij/zij goederen laadt die in het kader van cabotagevervoer in FR worden vervoerd. De detachering naar FR eindigt wanneer de cabotagerit is voltooid, omdat de chauffeur daarna met een lege vrachtwagen rijdt om goederen te laden die in het kader van de bilaterale rit van FR naar DE moeten worden afgeleverd. De eerste lege rit tussen Parijs en Lyon valt dus onder de detacheringsregels, aangezien deze rit verband houdt met het cabotagevervoer tussen Lyon en Marseille. De tweede lege rit tussen Marseille en Nantes is vrijgesteld van de detacheringsregels, aangezien deze rit verband houdt met de bilaterale terugrit van Nantes (FR) naar Berlijn (DE), die is vrijgesteld van de detacheringsregels.