



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 173/24

Luxembourg, le 4 octobre 2024

Arrêt de la Cour dans les affaires jointes C-541/20 à C-555/20 | Lituanie e.a./Parlement et Conseil
(Paquet mobilité)

La Cour confirme largement la validité du Paquet mobilité

Toutefois, elle annule l'obligation imposant le retour des véhicules toutes les huit semaines au centre opérationnel de l'entreprise de transport, le législateur de l'Union n'ayant pas établi qu'il disposait de suffisamment d'éléments lui permettant d'apprécier la proportionnalité de cette mesure

La Lituanie, la Bulgarie, la Roumanie, Chypre, la Hongrie, Malte et la Pologne ¹ ont introduit devant la Cour de justice des recours en annulation dirigés contre le Paquet mobilité ² adopté par le législateur de l'Union, c'est-à-dire le Parlement et le Conseil ³, en 2020.

Ces États membres contestent notamment :

- l'interdiction faite aux conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire normal ⁴ ou compensatoire ⁵ à bord du véhicule ⁶ ;
- l'obligation pour les entreprises de transport d'organiser le travail de leurs conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner, pendant le temps de travail ⁷, toutes les trois ou quatre semaines ⁸ au centre opérationnel de l'entreprise ou à leur lieu de résidence, pour y entamer ou y passer au moins leur temps de repos hebdomadaire normal ou compensatoire ;
- l'avancement ⁹ de la date d'entrée en vigueur de l'obligation d'installer des tachygraphes intelligents de deuxième génération ainsi que, de manière générale, la fixation de la date d'entrée en vigueur de l'interdiction et de l'obligation mentionnées ci-dessus ;
- l'obligation, pour les véhicules utilisés pour le transport international, de retourner dans un centre opérationnel situé dans l'État membre d'établissement de l'entreprise de transport concernée toutes les huit semaines ;
- la période de carence de quatre jours durant laquelle, suite à un cycle de cabotage ¹⁰ réalisé dans un État membre d'accueil, les transporteurs (non-résidents) ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule dans le même État membre ;
- la qualification des conducteurs de « travailleurs détachés » lorsqu'ils effectuent des transports de cabotage, des opérations de transport d'un État membre à un autre dont aucun n'est l'État membre d'établissement de l'entreprise de transport (opérations dites de « transport tiers ») ¹¹ ou certaines opérations de transport combiné ¹², de sorte qu'ils bénéficient des conditions de travail et d'emploi, notamment en matière de rémunération, en vigueur dans l'État membre d'accueil ¹³.

Par son arrêt de ce jour, la Cour rejette les recours, sauf en ce qu'ils sont dirigés contre l'obligation relative au retour des véhicules, qu'elle annule ¹⁴. En effet, le Parlement et le Conseil n'ont pas établi qu'ils

disposaient, lors de l'adoption de cette mesure, de suffisamment d'éléments leur permettant d'en apprécier la proportionnalité.

Pour le reste, la Cour rejette les argumentations des États membres requérants relatives notamment aux principes de proportionnalité, d'égalité de traitement et de non-discrimination, à la politique commune des transports, à la libre prestation des services, à la liberté d'établissement, à la libre circulation des marchandises, aux principes de sécurité juridique et de protection de la confiance légitime ainsi qu'à la protection de l'environnement. Elle considère que **le législateur de l'Union n'a pas dépassé de manière manifeste les limites de sa large marge d'appréciation en la matière.**

La Cour rappelle que la libre prestation des services dans le domaine des transports est soumise à un régime particulier. En effet, **les entreprises de transport disposent d'un droit à la libre prestation des services exclusivement dans la mesure où ce droit leur a été octroyé par des mesures adoptées par le législateur de l'Union, telles que celles relevant du Paquet mobilité.** Par ailleurs, ce paquet de mesures n'interdit pas aux entreprises de transport de faire usage de la liberté d'établissement par la création de filiales dans les États membres dans lesquels elles entendent effectuer des transports et s'établir ainsi plus près de la demande réelle de leurs services.

La Cour juge également que, par le Paquet mobilité, le législateur de l'Union a visé à assurer un **nouvel équilibre entre les différents intérêts en présence, à savoir, notamment, l'intérêt des conducteurs à bénéficier de meilleures conditions sociales de travail et l'intérêt des employeurs à exercer leurs activités de transport dans des conditions commerciales équitables.** Le secteur des transports routiers doit ainsi devenir plus sûr, efficace et socialement responsable.

Le législateur de l'Union a pu considérer que, compte tenu de ce nécessaire rééquilibrage, une protection sociale accrue pour les conducteurs pouvait se traduire par une **augmentation des coûts supportés par certaines entreprises de transport.** Les règles adoptées à cette fin sont proportionnées par rapport à l'objectif poursuivi. Elles sont, en outre, indistinctement applicables dans toute l'Union européenne et ne discriminent pas les entreprises de transport établies dans des États membres situés prétendument « à la périphérie de l'Union ». Si ces règles devaient avoir une incidence plus importante sur certaines entreprises, c'est parce que celles-ci ont opté pour un modèle d'exploitation économique consistant à fournir l'essentiel, sinon l'intégralité, de leurs prestations de services à des destinataires établis dans des États membres éloignés de leur État membre d'établissement.

En ce qui concerne **l'interdiction de prendre le repos hebdomadaire normal ou compensatoire à bord du véhicule**, celle-ci **n'est pas nouvelle**, mais résultait déjà de la réglementation antérieure telle qu'interprétée par la Cour ¹⁵.

L'obligation pour les entreprises de transport de permettre aux conducteurs de retourner régulièrement au centre opérationnel de l'entreprise ou à leur lieu de résidence pour y entamer ou y passer au moins leur temps de repos hebdomadaire normal ou compensatoire n'empêche pas les conducteurs de choisir eux-mêmes l'endroit où ils souhaitent prendre leur temps de repos. De plus, les entreprises peuvent coupler ce retour avec un retour des véhicules à leur centre opérationnel dans le cadre de leurs activités habituelles ou l'organiser en recourant aux transports publics, de sorte que cette obligation n'a pas nécessairement des conséquences négatives pour l'environnement.

En ce qui concerne **les règles en matière de détachement**, le législateur de l'Union a pris en compte, pour chaque type d'opération de transport routier, le lien rattachant le service fourni soit à l'État membre d'accueil, soit à l'État membre d'établissement, et ce afin de parvenir à un juste équilibre entre les divers intérêts en cause. Ces règles n'ont, s'agissant du transport de cabotage, pas été modifiées par le Paquet mobilité, tandis qu'elles découlaient déjà, en substance, du cadre réglementaire antérieur en ce qui concerne les opérations de « transport tiers ».

Enfin, la Cour relève que, par le Paquet mobilité, le législateur de l'Union a également procédé à un nouvel équilibre prenant en compte les intérêts des différentes entreprises de transport en remédiant aux difficultés apparues dans

l'application du règlement n° 1072/2009 ¹⁶ en raison de pratiques contraires au caractère temporaire que doit revêtir le **transport de cabotage**.

Ainsi, en ce qui concerne plus particulièrement la **période de carence** pour le cabotage, elle souligne que celle-ci vise, conformément à l'objectif que poursuivait déjà la réglementation antérieure, à garantir que les transports de cabotage ne soient pas exécutés de manière à créer une activité permanente ou continue dans l'État membre d'accueil. Cette période se limite à interdire, durant celle-ci, les transports de cabotage dans le même État membre d'accueil, mais n'empêche pas la réalisation d'autres opérations de transport, telles que des opérations de transport international soit vers l'État membre d'établissement, soit vers d'autres États membres, suivies, le cas échéant, de transports de cabotage dans ces autres États membres.

RAPPEL : Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral et, le cas échéant, le résumé](#) de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !



¹ La Belgique, l'Estonie et la Lettonie ont également soutenu devant la Cour un ou plusieurs de ces États.

² Ce paquet est composé, en particulier, 1) du [règlement \(UE\) 2020/1054](#) du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, 2) du [règlement \(UE\) 2020/1055](#) du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, et 3) de la [directive \(UE\) 2020/1057](#) du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

³ Le Danemark, l'Allemagne, la Grèce, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche et la Suède ont soutenu devant la Cour le Parlement et/ou le Conseil.

⁴ D'au moins 45 heures.

⁵ C'est-à-dire plus de 45 heures prises en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur. La prise des pauses et des temps de repos journaliers (au moins neuf heures) et hebdomadaires réduits (moins de 45 heures, mais au minimum 24 heures) à bord du véhicule reste autorisée.

⁶ Ces temps de repos doivent être pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes et comportant un matériel de couchage ainsi que des installations sanitaires adéquats. L'employeur doit prendre en charge les frais y liés.

⁷ L'entreprise de transport doit, en principe, organiser à ses frais le retour du conducteur, à moins que ce dernier choisisse de renoncer occasionnellement à un tel retour.

⁸ La période de quatre semaines est ramenée à trois semaines lorsque le conducteur a pris auparavant deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs.

⁹ De 9,5 ou de 9 années, selon le type du tachygraphe présent dans le véhicule.

¹⁰ Un transport de cabotage est un transport réalisé à l'intérieur d'un État membre par un transporteur non établi dans celui-ci. De tels transports sont admis aussi longtemps qu'ils ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue dans cet État membre.

¹¹ Un conducteur effectuant une telle opération de transport « tiers » est considéré comme étant détaché, puisque ce conducteur et cette opération présentent un lien de rattachement suffisant avec le territoire de l'État membre d'accueil.

¹² C'est-à-dire des transports de marchandises entre États membres dans le cadre desquels le camion ou un autre moyen de transport de la

marchandise lié au camion utilise la route pour la partie initiale ou finale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer, une voie navigable ou un parcours maritime. Un conducteur n'est pas considéré comme étant détaché lorsqu'il effectue le trajet routier, initial ou final, d'une opération de transport combiné si ce trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales. Dans ce dernier cas, la nature du service fourni durant ledit trajet est étroitement liée à l'État membre d'établissement.

¹³ En revanche, ne sont pas considérés comme détachés les conducteurs qui effectuent des opérations de transport « bilatérales » (entre l'État membre d'établissement et un autre État membre), respectivement, de marchandises ou de voyageurs, ou des opérations de transit par lesquelles le conducteur traverse le territoire d'un État membre, en principe sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des voyageurs.

¹⁴ Plus précisément, la Cour annule l'article 1^{er}, point 3, du règlement 2020/1055 qui prévoit cette obligation.

¹⁵ Arrêt de la Cour du 20 décembre 2017, *Vaditrans*, [C-102/16](#) (voir également le communiqué de presse [n° 145/17](#)).

¹⁶ [Règlement \(CE\) n° 1072/2009](#) du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.