



COMUNICATO STAMPA n. 173/24

Lussemburgo, 4 ottobre 2024

Sentenza della Corte nelle cause riunite da C-541/20 a C-555/20 | Lituania e a. / Parlamento e Consiglio (Pacchetto mobilità)

La Corte conferma ampiamente la validità del Pacchetto mobilità

Tuttavia, annulla l'obbligo che impone il ritorno dei veicoli ogni otto settimane alla sede di attività dell'impresa di trasporto, in quanto il legislatore dell'Unione non ha dimostrato che disponeva di elementi sufficienti per poter valutare la proporzionalità di tale misura.

La Lituania, la Bulgaria, la Romania, Cipro, l'Ungheria, Malta e la Polonia ¹ hanno proposto dinanzi alla Corte di giustizia alcuni ricorsi di annullamento diretti contro il Pacchetto mobilità ², adottato dal legislatore dell'Unione, vale a dire il Parlamento e il Consiglio ³, nel 2020.

Tali Stati membri contestano in particolare:

- il divieto imposto ai conducenti di effettuare il riposo settimanale regolare ⁴ o compensativo ⁵ a bordo del veicolo ⁶;
- l'obbligo per le imprese di trasporto di organizzare l'attività dei loro conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare, durante l'orario di lavoro ⁷, ogni tre o quattro settimane ⁸ alla sede di attività dell'impresa o al loro luogo di residenza, per iniziare o effettuare almeno il loro periodo di riposo settimanale regolare o compensativo;
- l'anticipo ⁹ della data di entrata in vigore dell'obbligo di installare tachigrafi intelligenti di seconda generazione nonché, in generale, la fissazione della data di entrata in vigore del divieto e dell'obbligo sopra menzionati;
- l'obbligo, per i veicoli utilizzati nel trasporto internazionale, di ritornare ogni otto settimane a una delle sedi di attività nello Stato membro di stabilimento dell'impresa di trasporto interessata;
- il periodo di attesa di quattro giorni durante il quale, dopo un ciclo di cabotaggio ¹⁰ effettuato in uno Stato membro ospitante, ai trasportatori (non residenti) non è consentito effettuare trasporti di cabotaggio con lo stesso veicolo nello stesso Stato membro;
- la qualificazione dei conducenti come «lavoratori distaccati» quando effettuano trasporti di cabotaggio, operazioni di trasporto da uno Stato membro ad un altro, nessuno dei quali è lo Stato membro di stabilimento dell'impresa di trasporto (cosiddette operazioni di «trasporto-cross trade») ¹¹ o talune operazioni di trasporto combinato ¹², cosicché essi beneficiano delle condizioni di lavoro e di occupazione, segnatamente in materia di retribuzione, vigenti nello Stato membro ospitante ¹³.

Con la sua odierna sentenza, la Corte respinge i ricorsi, salvo nelle parti in cui sono diretti contro l'obbligo relativo al ritorno dei veicoli, che essa annulla ¹⁴. Infatti, il Parlamento e il Consiglio non hanno dimostrato che disponevano, al momento dell'adozione di tale misura, di elementi sufficienti per poterne valutare la

proporzionalità.

Per il resto, la Corte respinge gli argomenti degli Stati membri ricorrenti relativi in particolare ai principi di proporzionalità, della parità di trattamento e di non discriminazione, alla politica comune dei trasporti, alla libera prestazione dei servizi, alla libertà di stabilimento, alla libera circolazione delle merci, ai principi della certezza del diritto e di tutela del legittimo affidamento nonché alla tutela dell'ambiente. Essa dichiara che **il legislatore dell'Unione non ha manifestamente ecceduto i limiti del suo ampio margine di discrezionalità in materia.**

La Corte rammenta che la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti è soggetta a un regime particolare. Infatti, **le imprese di trasporto dispongono di un diritto alla libera prestazione dei servizi esclusivamente nella misura in cui tale diritto è stato loro concesso mediante atti adottati dal legislatore dell'Unione, come quelli rientranti nel Pacchetto mobilità.** Peraltro, tale pacchetto di misure non vieta alle imprese di trasporto di esercitare la libertà di stabilimento mediante la creazione di filiali negli Stati membri in cui intendono effettuare trasporti e di stabilirsi quindi più vicino all'effettiva domanda dei loro servizi.

La Corte dichiara inoltre che, con il Pacchetto mobilità, il legislatore dell'Unione ha inteso assicurare un **nuovo equilibrio tra i diversi interessi in gioco, ossia, in particolare, l'interesse dei conducenti a beneficiare di migliori condizioni sociali di lavoro e l'interesse dei datori di lavoro ad esercitare le loro attività di trasporto a condizioni commerciali eque.** Il settore dei trasporti su strada deve quindi diventare più sicuro, efficiente e socialmente responsabile.

Il legislatore dell'Unione ha potuto considerare che, tenuto conto di tale necessario riequilibrio, una maggiore protezione sociale per i conducenti poteva tradursi in un **aumento dei costi sostenuti da alcune imprese di trasporto.** Le norme adottate a tal fine sono proporzionate rispetto all'obiettivo perseguito. Esse sono, inoltre, indistintamente applicabili in tutta l'Unione europea e non discriminano le imprese di trasporto stabilite in Stati membri situati asseritamente «alla periferia dell'Unione». Qualora tali norme avessero una maggiore incidenza su talune imprese, ciò sarebbe dovuto al fatto che queste ultime hanno optato per un modello di gestione economica consistente nel fornire la maggior parte, se non la totalità, delle loro prestazioni di servizi a destinatari stabiliti in Stati membri lontani dallo Stato membro di stabilimento delle imprese medesime.

Per quanto riguarda **il divieto di effettuare il riposo settimanale regolare o compensativo a bordo del veicolo**, esso **non è nuovo**, bensì risultava già dalla normativa precedente come interpretata dalla Corte ¹⁵.

L'obbligo per le imprese di trasporto di consentire ai conducenti di ritornare regolarmente alla sede di attività dell'impresa o al loro luogo di residenza per iniziare o effettuare almeno il loro periodo di riposo settimanale regolare o compensativo non osta a che i conducenti scelgano essi stessi il luogo in cui desiderano effettuare il loro periodo di riposo. Oltre a ciò, le imprese possono abbinare tale ritorno a un ritorno dei veicoli alla loro sede di attività nell'ambito delle loro abituali attività oppure organizzarlo avvalendosi dei trasporti pubblici, sicché detto obbligo non ha necessariamente conseguenze negative per l'ambiente.

Per quanto concerne **le norme in materia di distacco**, il legislatore dell'Unione ha tenuto conto, per ciascun tipo di operazione di trasporto su strada, del legame che collega il servizio prestato con lo Stato membro ospitante o con lo Stato membro di stabilimento, e ciò al fine di raggiungere un giusto equilibrio tra i diversi interessi in gioco. Tali norme non sono state modificate, relativamente al trasporto di cabotaggio, dal Pacchetto mobilità, mentre derivavano già, in sostanza, dal quadro normativo precedente per quanto riguarda le operazioni di «trasporto cross trade».

Infine, la Corte rileva che, con il Pacchetto mobilità, il legislatore dell'Unione ha anche proceduto a un riequilibrio che tiene conto degli interessi delle diverse imprese di trasporto ponendo rimedio alle difficoltà emerse nell'applicazione del regolamento n. 1072/2009 ¹⁶ a causa di pratiche contrarie al carattere temporaneo che il **trasporto di cabotaggio** deve rivestire.

Così, per quanto riguarda più in particolare il **periodo di attesa** per il cabotaggio, la Corte sottolinea che esso è

inteso, conformemente all'obiettivo che perseguiva già la normativa precedente, a garantire che i trasporti di cabotaggio non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa all'interno dello Stato membro ospitante. Tale periodo si limita ad impedire che durante il medesimo siano effettuati trasporti di cabotaggio all'interno dello stesso Stato membro ospitante, ma non osta a che siano realizzate altre operazioni di trasporto, come operazioni di trasporto internazionale verso lo Stato membro di stabilimento o verso altri Stati membri, seguite eventualmente da trasporti di cabotaggio in tali altri Stati membri.

IMPORTANTE: Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale e, se del caso, la sintesi](#) della sentenza sono pubblicati sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Sofia Riesino ☎ (+352) 4303 2088.

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106

Restate in contatto!



¹ Il Belgio, l'Estonia e la Lettonia hanno inoltre sostenuto dinanzi alla Corte uno o più di tali Stati.

² Tale pacchetto è composto, in particolare, 1) dal [regolamento \(UE\) 2020/1054](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi, 2) dal [regolamento \(UE\) 2020/1055](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada, e 3) dalla [direttiva \(UE\) 2020/1057](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.

³ La Danimarca, la Germania, la Grecia, la Francia, l'Italia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, l'Austria e la Svezia hanno sostenuto dinanzi alla Corte il Parlamento e/o il Consiglio.

⁴ Di almeno 45 ore.

⁵ Vale a dire oltre 45 ore prese a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti. Resta consentito effettuare le interruzioni e i periodi di riposo giornalieri (almeno nove ore) e settimanali ridotti (meno di 45 ore, ma come minimo 24 ore) a bordo del veicolo.

⁶ Tali periodi di riposo devono essere effettuati in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici. Le eventuali spese corrispondenti sono a carico del datore di lavoro.

⁷ In linea di principio, l'impresa di trasporto deve organizzare a sue spese il ritorno del conducente, salvo che quest'ultimo scelga di rinunciare occasionalmente a un ritorno siffatto.

⁸ Il periodo di quattro settimane è ridotto a tre settimane se il conducente ha effettuato in precedenza due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi.

⁹ Di nove anni e mezzo o di nove anni, a seconda del tipo di tachigrafo presente sul veicolo.

¹⁰ Il trasporto di cabotaggio è un trasporto effettuato all'interno di uno Stato membro da un trasportatore non stabilito nello stesso. Siffatti trasporti sono consentiti a condizione che non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua all'interno di tale Stato membro.

¹¹ Un conducente che effettui una simile operazione di trasporto «cross-trade» è considerato distaccato, in quanto si ritiene che tale conducente e tale operazione presentino un collegamento sufficiente con il territorio dello Stato membro ospitante.

¹² Vale a dire trasporti di merci tra Stati membri nel cui ambito l'autocarro o altro mezzo di trasporto della merce collegato all'autocarro effettua la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare. Un conducente non è considerato distaccato quando effettui il tragitto stradale, iniziale o terminale, di un'operazione di trasporto combinato se tale tragitto stradale consiste, considerato isolatamente, in un'operazione di trasporto bilaterale. In quest'ultimo caso, la natura del servizio prestato durante detto tragitto è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento.

¹³ Per contro, non sono considerati distaccati i conducenti che effettuano operazioni di trasporto «bilaterale» (tra lo Stato membro di stabilimento e un altro Stato membro) con riguardo, rispettivamente, alle merci o a passeggeri, oppure operazioni di transito con le quali il conducente attraversa il territorio di uno Stato membro, in linea di principio senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.

¹⁴ Più precisamente, la Corte annulla l'articolo 1, punto 3, del regolamento 2020/1055 che prevede tale obbligo.

¹⁵ Sentenza della Corte del 20 dicembre 2017, *Vaditrans*, [C-102/16](#) (v. anche il comunicato stampa [n. 145/17](#)).

¹⁶ [Regolamento \(CE\) n. 1072/2009](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada.