



COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 173/24

Luxemburgo, 4 de outubro de 2024

Acórdão do Tribunal de Justiça nos processos apensos C-541/20 a C-555/20 | Lituânia e o./Parlamento e Conselho (Pacote Mobilidade)

O Tribunal de Justiça confirma amplamente a validade do Pacote Mobilidade

Todavia, anula a obrigação que impõe o regresso dos veículos a cada oito semanas ao centro operacional da empresa de transporte, por o legislador da União não ter demonstrado que dispunha de elementos suficientes que permitissem apreciar a proporcionalidade desta medida

A Lituânia, a Bulgária, a Roménia, Chipre, a Hungria, Malta e a Polónia ¹ interpuseram no Tribunal de Justiça recursos de anulação contra o Pacote de Mobilidade ², adotado pelo legislador da União, ou seja, o Parlamento e o Conselho ³, em 2020.

Estes Estados-Membros contestam, nomeadamente:

- a proibição de os condutores gozarem o seu período de repouso semanal regular ⁴ ou compensatório ⁵ no veículo ⁶;
- a obrigação de as empresas de transporte organizarem o trabalho dos seus condutores de modo que estes possam regressar, durante o tempo de trabalho ⁷, a cada três ou quatro semanas ⁸ ao centro operacional da empresa ou ao seu local de residência, para aí iniciarem ou passarem, pelo menos, o seu período de repouso semanal regular ou compensatório;
- a antecipação ⁹ da data de entrada em vigor da obrigação de instalar tacógrafos inteligentes de segunda geração, bem como, em geral, a fixação da data de entrada em vigor da proibição e da obrigação acima referidas;
- a obrigação de os veículos utilizados no transporte internacional regressarem a um centro operacional situado no Estado-Membro de estabelecimento da empresa de transporte em causa a cada oito semanas;
- o período de carência de quatro dias durante o qual, após um ciclo de cabotagem ¹⁰ realizado num Estado-Membro de acolhimento, os transportadores (não residentes) não estão autorizados a efetuar operações de cabotagem com o mesmo veículo no mesmo Estado-Membro;
- a qualificação dos condutores como «trabalhadores destacados», quando efetuam operações de cabotagem, operações de transporte de um Estado-Membro para outro, em que nenhum é o Estado-Membro de estabelecimento da empresa de transporte (operações ditas de «transporte terceiro») ¹¹, ou certas operações de transporte combinado ¹², de modo que beneficiam das condições de trabalho e de emprego, nomeadamente em matéria de remuneração, em vigor no Estado-Membro de acolhimento ¹³.

No seu acórdão de hoje, o Tribunal de Justiça nega provimento aos recursos, exceto na parte em que têm

por objeto a obrigação relativa ao regresso dos veículos, que este Tribunal anula ¹⁴. Com efeito, o Parlamento e o Conselho não demonstraram que dispunham, aquando da adoção dessa medida, de elementos suficientes que permitissem apreciar a sua proporcionalidade.

Quanto ao restante, o Tribunal de Justiça julga improcedentes os argumentos dos recorrentes relativos, nomeadamente, aos princípios da proporcionalidade, da igualdade de tratamento e da não discriminação, à política comum dos transportes, à livre prestação de serviços, à liberdade de estabelecimento, à livre circulação de mercadorias, aos princípios da segurança jurídica e da proteção da confiança legítima, bem como à proteção do ambiente. Considera que **o legislador da União não excedeu manifestamente o amplo poder de apreciação de que dispõe na matéria.**

O Tribunal de Justiça recorda que a livre prestação de serviços no domínio dos transportes está sujeita a um regime especial. Com efeito, **as empresas de transporte dispõem do direito à livre prestação de serviços exclusivamente na medida em que este direito lhes tenha sido concedido através de medidas adotadas pelo legislador da União, como as que compõem o Pacote Mobilidade.** Por outro lado, este pacote de medidas não proíbe que as empresas de transporte façam uso da liberdade de estabelecimento através da criação de filiais nos Estados-Membros em que pretendem efetuar operações de transporte e se estabelecerem assim mais perto da procura real dos seus serviços.

O Tribunal de Justiça declara igualmente que, através do Pacote Mobilidade, o legislador da União pretendeu assegurar **um novo equilíbrio entre os diferentes interesses em presença, a saber, nomeadamente, o interesse dos condutores em beneficiarem de melhores condições sociais de trabalho e o interesse dos empregadores em exercerem as suas atividades de transporte em condições comerciais equitativas.** O setor dos transportes rodoviários deve, assim, tornar-se mais seguro, eficaz e socialmente responsável.

O legislador da União podia considerar que, tendo em conta a necessidade de reequilibrar os interesses em causa, uma proteção acrescida para os condutores se podia traduzir num **aumento dos custos suportados por certas empresas de transporte.** As regras adotadas para este efeito são proporcionadas em relação ao objetivo prosseguido. Além disso, são indistintamente aplicáveis em toda a União Europeia e não discriminam as empresas de transporte estabelecidas em Estados-Membros pretensamente situados «na periferia da União». Se estas regras têm uma repercussão mais importante em determinadas empresas, é porque estas optaram por um modelo de exploração económica que consiste em fornecer o essencial, se não a totalidade, dos seus serviços a destinatários estabelecidos em Estados-Membros distantes do seu Estado-Membro de estabelecimento.

No que respeita à **proibição de gozar o repouso semanal regular ou compensatório no veículo**, esta **não é nova**, mas já resultava da regulamentação anterior conforme interpretada pelo Tribunal de Justiça ¹⁵.

A obrigação de as empresas de transporte tornarem possível que os condutores regressem regularmente ao centro operacional da empresa ou ao seu local de residência para aí iniciarem ou passarem, pelo menos, os seus períodos de repouso semanal regular ou compensatório não impede os condutores de escolherem, eles próprios, o local onde pretendem gozar os seus períodos de repouso. Além disso, as empresas podem combinar este regresso com o regresso dos veículos ao seu centro operacional, no âmbito das suas atividades habituais, ou organizá-lo utilizando os transportes públicos, pelo que esta obrigação não tem necessariamente consequências negativas para o ambiente.

No que respeita às **regras de destacamento**, o legislador da União teve em conta, para cada tipo de operação de transporte rodoviário, a ligação entre o serviço prestado, por um lado, e o Estado-Membro de acolhimento e o Estado-Membro de estabelecimento, por outro, com vista a alcançar um justo equilíbrio entre os vários interesses em causa. Estas regras não foram alteradas, no que se refere às operações de cabotagem, pelo Pacote Mobilidade, mas já decorriam, em substância, do quadro regulamentar anterior relativo às operações de «transporte terceiro».

Por último, o Tribunal de Justiça salienta que, com o Pacote Mobilidade, o legislador da União procedeu igualmente a um novo equilíbrio tendo em conta os interesses das diversas empresas de transporte sanando as dificuldades

que surgiram na aplicação do Regulamento n.º 1072/2009 ¹⁶ devido a práticas, contrárias ao carácter temporário que **a operação de cabotagem** deve revestir.

Assim, no que diz respeito ao **período de carência** para a cabotagem, o Tribunal de Justiça sublinha que este se destina, em conformidade com o objetivo que já prosseguia a regulamentação anterior, a garantir que as operações de cabotagem não sejam realizadas de forma que se estabeleça uma atividade permanente ou contínua no Estado-Membro de acolhimento. Este período limita-se a impedir a realização, durante o mesmo, de operações de cabotagem no Estado-Membro de acolhimento, mas não obsta à realização de outras operações de transporte, como as operações de transporte internacional quer para o Estado-Membro de estabelecimento quer para outros Estados-Membros, seguidas, se for caso disso, de operações de cabotagem nesses Estados-Membros.

NOTA: No âmbito do recurso de anulação é pedida a anulação dos atos das instituições da União contrários ao Direito da União. Desde que verificadas determinadas condições, os Estados-Membros, as Instituições e os particulares podem interpor recurso de anulação no Tribunal de Justiça ou no Tribunal Geral. Se o recurso for julgado procedente, o ato é anulado. A instituição em causa deve providenciar no sentido de colmatar o eventual vazio jurídico criado pela anulação do ato.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O [texto integral e, sendo caso disso, o resumo](#) do acórdão são publicados no sítio CURIA no dia da prolação.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da prolação do acórdão disponíveis em [«Europe by Satellite»](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!



¹ A Bélgica, a Estónia e a Letónia também intervieram no Tribunal de Justiça em apoio de um ou mais destes Estados.

² Este pacote é composto, em particular, 1) pelo [Regulamento \(UE\) 2020/1054](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos; 2) pelo [Regulamento \(UE\) 2020/1055](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários, e; 3) pela [Diretiva \(UE\) 2020/1057](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.

³ A Dinamarca, a Alemanha, a Grécia, a França, a Itália, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Áustria e a Suécia intervieram no Tribunal de Justiça em apoio do Parlamento e/ou do Conselho.

⁴ De pelo menos 45 horas.

⁵ Isto é, superior a 45 horas gozadas a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido anterior. As pausas e os períodos de repouso diário (pelo menos nove horas) e semanal reduzidos (menos de 45 horas, mas pelo menos 24 horas) podem continuar a ser gozados no veículo.

⁶ Estes períodos de repouso devem ser gozados num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas. Os respetivos custos ficam a cargo do empregador.

⁷ A empresa de transporte deve, em princípio, organizar, a expensas suas, o regresso do condutor, a menos que este opte por renunciar ocasionalmente a esse regresso.

⁸ O período de quatro semanas é reduzido para três semanas se o condutor tiver gozado anteriormente dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos.

⁹ Em nove anos e meio ou nove anos, consoante o tipo de tacógrafo instalado no veículo.

¹⁰ Uma operação de cabotagem é uma operação de transporte realizada no interior de um Estado-Membro por um transportador não estabelecido no mesmo. Tais operações são permitidas se não forem levadas a cabo de uma forma que constitua uma atividade permanente ou contínua nesse Estado-Membro.

¹¹ Um condutor que efetue tal operação de transporte «terceiro» é considerado destacado, uma vez que este condutor e esta operação apresentam uma ligação suficiente com o território do Estado-Membro de acolhimento.

¹² Isto é, transportes de mercadorias entre Estados-Membros no âmbito dos quais o camião ou outro meio de transporte da mercadoria ligado ao camião utiliza a estrada para a parte inicial ou final do trajeto e, para a outra parte, o caminho-de-ferro, uma via navegável ou um percurso marítimo. Um condutor não é considerado destacado quando efetue o troço rodoviário, inicial ou final, de uma operação de transporte combinado se esse troço rodoviário, por si só, for constituído por operações de transporte bilateral. Neste último caso, a natureza do serviço prestado durante o referido trajeto está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento

¹³ Em contrapartida, não são considerados destacados os condutores que efetuem operações de transporte «bilateral» (entre o Estado-Membro de estabelecimento e outro Estado-Membro), respetivamente, de mercadorias ou de passageiros, ou operações de trânsito nas quais o condutor atravessa o território de um Estado-Membro, em princípio sem carregar ou descarregar mercadorias e sem tomar ou largar passageiros

¹⁴ Mais precisamente, o Tribunal de Justiça anula o artigo 1.º, ponto 3, do Regulamento 2020/1055, que prevê esta obrigação.

¹⁵ Acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de dezembro de 2017, *Vaditrans*, [C-102/16](#) (v., também, Comunicado de Imprensa [n.º 145/17](#)).

¹⁶ [Regulamento \(CE\) n.º 1072/2009](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias.