



ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 173/24

Λουξεμβούργο, 4 Οκτωβρίου 2024

Απόφαση του Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-541/20 έως C-555/20 | Λιθουανία κ.λπ. κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα – Απόσπαση και χρόνος εργασίας)

Το Δικαστήριο επιβεβαιώνει σε μεγάλο βαθμό το κύρος της Δέσμης μέτρων για την κινητικότητα

Ωστόσο, ακυρώνει τις διατάξεις που επιβάλλουν υποχρέωση επιστροφής των οχημάτων στο επιχειρησιακό κέντρο της επιχείρησης μεταφορών κάθε οκτώ εβδομάδες, δεδομένου ότι ο ενωσιακός νομοθέτης δεν απέδειξε ότι είχε στη διάθεσή του επαρκή στοιχεία για να κρίνει την αναλογικότητα του συγκεκριμένου μέτρου

Η Λιθουανία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Μάλτα και η Πολωνία ¹ άσκησαν ενώπιον του Δικαστηρίου προσφυγές ακυρώσεως κατά της Δέσμης μέτρων για την κινητικότητα ², την οποία θέσπισε ο ενωσιακός νομοθέτης, δηλαδή το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ³, το 2020.

Τα ως άνω κράτη μέλη βάλλουν ειδικότερα κατά:

- της απαγόρευσης να λαμβάνεται η κανονική ⁴ ή αντισταθμιστική ⁵ περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης των οδηγών εντός του οχήματος ⁶.
- της υποχρέωσης των επιχειρήσεων μεταφορών να οργανώνουν την εργασία των οδηγών τους κατά τέτοιον τρόπο ώστε αυτοί να είναι σε θέση να επιστρέφουν, εντός του χρόνου εργασίας τους ⁷, κάθε τρεις ή τέσσερις εβδομάδες ⁸ στο επιχειρησιακό κέντρο του εργοδότη τους ή στον τόπο κατοικίας τους, προκειμένου να ξεκινήσουν εκεί ή να περάσουν εκεί την κανονική ή αντισταθμιστική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσής τους.
- της επίσπευσης ⁹ της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της υποχρέωσης εγκατάστασης ευφυών ταχογράφων δεύτερης γενιάς, καθώς και, γενικότερα, του καθορισμού του χρόνου έναρξης της απαγόρευσης και της υποχρέωσης για τις οποίες έγινε λόγος μόλις παραπάνω.
- της υποχρέωσης που προβλέπεται για τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές, να επιστρέφουν ανά οκτώ εβδομάδες σε επιχειρησιακό κέντρο ευρισκόμενο στο κράτος μέλος εγκατάστασης της αντίστοιχης επιχείρησης μεταφορών.
- της περιόδου τετραήμερης αδράνειας στη διάρκεια της οποίας, κατόπιν ενός κύκλου ενδομεταφορών ¹⁰ στο κράτος μέλος υποδοχής, οι (μη εγκατεστημένοι εκεί) μεταφορείς δεν επιτρέπεται να πραγματοποιήσουν ενδομεταφορές με το ίδιο όχημα στο ίδιο κράτος μέλος.
- του χαρακτηρισμού των οδηγών ως «αποσπασμένων εργαζομένων» όταν απασχολούνται στο πλαίσιο ενδομεταφορών ή μεταφορών μεταξύ δύο κρατών μελών κανένα εκ των οποίων δεν είναι το κράτος μέλος εγκατάστασης της επιχείρησης μεταφορών (επονομαζόμενων και «τρίτων μεταφορών») ¹¹ ή ορισμένων

συνδυασμένων μεταφορών ¹², με συνέπεια οι οδηγοί αυτοί να απολαύουν, ως αποσπασμένοι, των όρων εργασίας και απασχόλησης που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής, περιλαμβανομένων και των σχετικών με τις αμοιβές ¹³.

Με τη σημερινή του απόφαση το Δικαστήριο απορρίπτει κατά το μείζον μέρος τους τις προσφυγές και δέχεται μόνον το αίτημα ακυρώσεως το οποίο προβλήθηκε σε σχέση με την υποχρέωση επιστροφής των οχημάτων ¹⁴. Πράγματι, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν απέδειξαν ότι είχαν στη διάθεσή τους, κατά τον χρόνο που ελήφθη το μέτρο αυτό, επαρκή στοιχεία για να μπορούν να κρίνουν την αναλογικότητά του.

Κατά τα λοιπά, το Δικαστήριο απορρίπτει την επιχειρηματολογία την οποία ανέπτυξαν τα προσφεύγοντα κράτη μέλη, επικαλούμενα, μεταξύ άλλων, τις αρχές της αναλογικότητας, της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων, την κοινή πολιτική μεταφορών, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, την ελευθερία εγκατάστασης, την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, τις αρχές της ασφάλειας δικαίου και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης καθώς και, τέλος, την προστασία του περιβάλλοντος. Το Δικαστήριο εκτιμά ότι ο ενωσιακός νομοθέτης δεν υπερέβη προδήλως τα όρια της ευρείας διακριτικής ευχέρειας που διαθέτει στον συγκεκριμένο τομέα.

Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών υπόκειται σε ειδικό καθεστώς. Στο πλαίσιο αυτό, **οι επιχειρήσεις μεταφορών έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών αποκλειστικώς και μόνον στο μέτρο που το σχετικό δικαίωμα τούς έχει χορηγηθεί με μέτρα τα οποία έχει λάβει ο ενωσιακός νομοθέτης, όπως εκείνα της Δέσμης μέτρων για την κινητικότητα**. Εξάλλου, η επίδικη Δέσμη μέτρων δεν απαγορεύει στις επιχειρήσεις μεταφορών να κάνουν χρήση της ελευθερίας εγκατάστασης ιδρύοντας θυγατρικές στα κράτη μέλη όπου προτίθενται να πραγματοποιούν μεταφορές, ώστε να είναι εγκατεστημένες πλησιέστερα στον τόπο όπου υπάρχει πραγματική ζήτηση για τις υπηρεσίες τους.

Το Δικαστήριο αποφαινεται επίσης ότι, με τη Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, ο ενωσιακός νομοθέτης θέλησε να επιφέρει μια **νέα ισορροπία ανάμεσα στα διάφορα εμπλεκόμενα συμφέροντα, και δη ανάμεσα στο συμφέρον των οδηγών να απολαύουν καλύτερων συνθηκών εργασίας και στο συμφέρον των εργοδοτών να ασκούν δραστηριότητες μεταφοράς υπό δίκαιους επιχειρηματικούς όρους**. Στόχος είναι να ενισχυθούν η ασφάλεια, η αποτελεσματικότητα και η κοινωνική υπευθυνότητα στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

Ευλόγως ο ενωσιακός νομοθέτης θεώρησε ότι, ενόψει της απαραίτητης αυτής εξισορρόπησης, η αυξημένη κοινωνική προστασία για τους οδηγούς μπορούσε να μεταφραστεί σε **αύξηση του κόστους που βαρύνει ορισμένες επιχειρήσεις μεταφορών**. Οι κανόνες που θεσπίστηκαν συναφώς δεν είναι δυσανάλογοι προς τον επιδιωκόμενο σκοπό. Επιπλέον, εφαρμόζονται αδιακρίτως σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και δεν εισάγουν διάκριση εις βάρος των επιχειρήσεων μεταφορών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στα λεγόμενα κράτη «της περιφέρειας της Ένωσης». Ακόμη και αν οι ως άνω κανόνες έχουν όντως σημαντικότερο αντίκτυπο σε ορισμένες επιχειρήσεις, τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι αυτές έχουν επιλέξει ένα μοντέλο οικονομικής εκμετάλλευσης το οποίο συνίσταται στην παροχή του μεγαλύτερου μέρους, αν όχι του συνόλου, των υπηρεσιών τους σε αποδέκτες εγκατεστημένους σε κράτη μέλη απομακρυσμένα από το κράτος μέλος της δικής τους εγκατάστασης.

Η δε απαγόρευση να λαμβάνεται εντός του οχήματος η κανονική ή αντισταθμιστική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν είναι καινοφανής, αλλά συναγόταν ήδη από την προγενέστερη νομοθεσία όπως την είχε ερμηνεύσει το Δικαστήριο ¹⁵.

Η υποχρέωση των επιχειρήσεων μεταφορών να παρέχουν στους οδηγούς τη δυνατότητα να επιστρέφουν τακτικά στο επιχειρησιακό κέντρο του εργοδότη τους ή στον τόπο κατοικίας τους προκειμένου να ξεκινήσουν ή να περάσουν εκεί την κανονική ή αντισταθμιστική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσής τους δεν εμποδίζει τους οδηγούς να επιλέξουν οι ίδιοι τον τόπο στον οποίο επιθυμούν να λάβουν τον αντίστοιχο χρόνο ανάπαυσης. Πέραν τούτου, οι επιχειρήσεις μπορούν να συνδυάζουν την επιστροφή των οδηγών με την προγραμματισμένη στο πλαίσιο των συνήθων δραστηριοτήτων τους επιστροφή των οχημάτων στο επιχειρησιακό

κέντρο τους ή να αξιοποιούν, για τις ανάγκες της οργάνωσης της επιστροφής των οδηγών, τις δημόσιες συγκοινωνίες, όπερ σημαίνει ότι η υποχρέωση επιστροφής των οδηγών δεν έχει, κατ' ανάγκην, επιπτώσεις για το περιβάλλον.

Ως προς τους **κανόνες που διέπουν την απόσπαση**, ο ενωσιακός νομοθέτης έλαβε υπόψη, για κάθε είδος οδικής μεταφοράς, το αν η εκάστοτε παρεχόμενη υπηρεσία συνδέεται με το κράτος μέλος υποδοχής ή με το κράτος μέλος εγκατάστασης, ώστε να επιτευχθεί η δικαιότερη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων διακυβευόμενων συμφερόντων. Σε σχέση με τις ενδομεταφορές, οι κανόνες αυτοί δεν τροποποιήθηκαν από τη Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα ενώ, σε σχέση με τις «τρίτες μεταφορές», προέκυπταν ήδη από το προγενέστερο ρυθμιστικό πλαίσιο.

Τέλος, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι, με τη Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, ο ενωσιακός νομοθέτης θέλησε επίσης να επιφέρει νέα ισορροπία συνεκτιμώντας τα συμφέροντα των διαφόρων επιχειρήσεων μεταφορών προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες οι οποίες ανέκυψαν κατά την εφαρμογή του κανονισμού 1072/2009¹⁶ λόγω πρακτικών αντίθετων προς την προσωρινότητα που πρέπει, εξ ορισμού, να χαρακτηρίζει τις **ενδομεταφορές**.

Όσον αφορά ειδικότερα την **περίοδο αδράνειας** για τις ενδομεταφορές, το Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι αυτή κατατείνει στον ίδιο σκοπό τον οποίο επιδίωκε ήδη και η προγενέστερη νομοθεσία, ήτοι να διασφαλιστεί ότι οι ενδομεταφορές δεν θα εκτελούνται κατά τρόπο που να δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα στο κράτος μέλος υποδοχής. Κατά τη διάρκεια της προαναφερθείσας περιόδου απαγορεύονται μόνον οι ενδομεταφορές στο κράτος μέλος υποδοχής, χωρίς να εμποδίζεται η πραγματοποίηση άλλων μεταφορών, όπως είναι οι διεθνείς μεταφορές είτε προς το κράτος μέλος εγκατάστασης είτε προς άλλα κράτη μέλη, ακολουθούμενες, κατά περίπτωση, από ενδομεταφορές στα άλλα αυτά κράτη μέλη.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προσφυγή ακυρώσεως αποσκοπεί στην ακύρωση πράξεων των οργάνων της Ένωσης που αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τα κράτη μέλη, τα όργανα της Ένωσης και οι ιδιώτες μπορούν να ασκήσουν προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Δικαστηρίου ή του Γενικού Δικαστηρίου. Αν η προσφυγή είναι βάσιμη, η πράξη ακυρώνεται. Το καθού όργανο της Ένωσης οφείλει να καλύψει το ενδεχόμενο κενό δικαίου που δημιουργεί η ακύρωση της πράξεως.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο και, εφόσον υπάρχει, η σύνοψη](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της.

Επικοινωνία: Jacques René Zammit ☎ (+352) 4303 3355

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το [«Europe by Satellite»](#) ☎ (+32) 2 2964106

Ακολουθήστε μας!



¹ Επίσης, το Βέλγιο, η Εσθονία και η Λεττονία άσκησαν ενώπιον του Δικαστηρίου παρέμβαση υπέρ ενός ή περισσότερων εκ των προσφευγόντων κρατών μελών.

² Αυτή η Δέσμη μέτρων αποτελείται, πιο συγκεκριμένα, 1) από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2020/1054](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων, 2) από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2020/1055](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, και 3) από την [οδηγία \(ΕΕ\) 2020/1057](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012.

³ Η Δανία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Γαλλία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Αυστρία και η Σουηδία άσκησαν ενώπιον του Δικαστηρίου παρέμβαση υπέρ του Κοινοβουλίου και/ή του Συμβουλίου.

⁴ Διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών,

⁵ Διάρκειας άνω των 45 ωρών, σε αντιστάθμισμα της μείωσης προηγούμενου εβδομαδιαίου χρόνου ανάπαυσης. Επιτρέπεται πάντως ακόμη να λαμβάνονται εντός του οχήματος τα διαλείμματα και οι μειωμένες περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης (διάρκειας τουλάχιστον εννέα ωρών) και εβδομαδιαίας ανάπαυσης (ελάχιστης διάρκειας 24 ωρών, αλλά κάτω των 45 ωρών).

⁶ Αυτές οι περίοδοι ανάπαυσης πρέπει να λαμβάνονται σε κατάλυμα εξίσου κατάλληλο για τις γυναίκες και για τους άνδρες, το οποίο να είναι εξοπλισμένο με επαρκείς εγκαταστάσεις ύπνου και υγιεινής. Τα συναφή έξοδα καλύπτοντα υποχρεωτικά από τον εργοδότη.

⁷ Η επιχείρηση μεταφορών οφείλει, κατ' αρχήν, να οργανώνει με δικές της δαπάνες την επιστροφή του οδηγού, εκτός αν ο τελευταίος επιλέξει, όπως έχει περιστασιακά τη δυνατότητα, να μην κάνει χρήση του δικαιώματος επιστροφής.

⁸ Οι τέσσερις εβδομάδες γίνονται τρεις σε περίπτωση που ο οδηγός έχει λάβει προηγουμένως δύο συναπτές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

⁹ Κατά εννιάμιση ή κατά εννέα έτη, ανάλογα με τον τύπο του ταχογράφου τον οποίο διαθέτει το κάθε όχημα.

¹⁰ Ενδομεταφορά ονομάζεται η μεταφορά που πραγματοποιείται στο εσωτερικό κράτους μέλους από μεταφορέα μη εγκατεστημένο εκεί. Τέτοιες μεταφορές είναι αποδεκτές στον βαθμό που ο τρόπος διεξαγωγής τους δεν δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα εντός του οικείου κράτους μέλους.

¹¹ Ο οδηγός ο οποίος εκτελεί τέτοια «τρίτη» μεταφορά θεωρείται αποσπασμένος, δεδομένου ότι τόσο ο ίδιος όσο και η μεταφορά εμφανίζουν επαρκή σύνδεσμο με το κράτος μέλος υποδοχής.

¹² Πρόκειται για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, στο πλαίσιο των οποίων το φορτηγό ή άλλο μέσο μεταφοράς του εμπορεύματος συνδεδεμένο με το φορτηγό χρησιμοποιεί, για το αρχικό ή το τελικό τμήμα της διαδρομής, το οδικό δίκτυο και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο, τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μια διαδρομή διά θαλάσσης. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος όταν εκτελεί στο οδικό δίκτυο το αρχικό ή το τελικό τμήμα μιας συνδυασμένης μεταφοράς, εφόσον η οδική αυτή διαδρομή, θεωρούμενη μεμονωμένα, συνίσταται σε διμερείς μεταφορές. Στην τελευταία περίπτωση, η φύση της υπηρεσίας που παρέχεται κατά τη διάρκεια της εν λόγω διαδρομής συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης.

¹³ Αντιθέτως, δεν θεωρούνται αποσπασμένοι οι οδηγοί στο πλαίσιο «διμερών» μεταφορών (μεταξύ του κράτους μέλους εγκατάστασης και άλλου κράτους μέλους,) είτε εμπορευμάτων είτε επιβατών, ή στο πλαίσιο πράξεων διαμετακόμισης, κατά τις οποίες ο οδηγός διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς να φορτώνει ή εκφορτώνει εμπορεύματα και χωρίς να επιβιβάζει ή αποβιβάζει επιβάτες αντιστοίχως,

¹⁴ Ειδικότερα, το Δικαστήριο ακυρώνει το άρθρο 1, σημείο 3, του κανονισμού 2020/1055, το οποίο προβλέπει την επίμαχη υποχρέωση.

¹⁵ Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Δεκεμβρίου 2017, *Vaditrans*, [C-102/16](#) (βλ. επίσης Ανακοινωθέν Τύπου [αριθ. 145/17](#)).

¹⁶ [Κανονισμός \(ΕΚ\) 1072/2009](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.