



## KOMUNIKAT PRASOWY nr 173/24

Luksemburg, 4 października 2024 r.

Wyrok Trybunału w sprawach połączonych od C-541/20 do C-555/20 | Litwa i in./Parlament i Rada  
(Pakiet mobilności)

### Trybunał w znacznej mierze potwierdził ważność Pakietu mobilności

*Stwierdził jednak nieważność obowiązku powrotu pojazdów do bazy eksploatacyjnej przedsiębiorstwa transportowego co osiem tygodni, ponieważ prawodawca Unii nie wykazał, że dysponował wystarczającymi informacjami umożliwiającymi mu ocenę proporcjonalności tego środka*

Litwa, Bułgaria, Rumunia, Cypr, Węgry, Malta i Polska<sup>1</sup> wniosły do Trybunału Sprawiedliwości skargi o stwierdzenie nieważności Pakietu mobilności<sup>2</sup> przyjętego w 2020 r. przez prawodawcę Unii, czyli Parlament i Radę<sup>3</sup>.

Te państwa członkowskie kwestionują w szczególności:

- zakaz spędzania przez kierowców regularnego tygodniowego<sup>4</sup> lub wyrównawczego<sup>5</sup> okresu odpoczynku w pojeździe<sup>6</sup>;
- obowiązek zorganizowania przez przedsiębiorstwa transportowe pracy kierowców w taki sposób, aby kierowcy mogli w czasie pracy<sup>7</sup> powracać co trzy lub cztery tygodnie<sup>8</sup> do bazy eksploatacyjnej tego pracodawcy lub do swojego miejsca zamieszkania w celu rozpoczęcia lub odbycia przynajmniej jednego regularnego lub wyrównawczego tygodniowego okresu odpoczynku;
- przyspieszenie<sup>9</sup> daty wejścia w życie obowiązku zainstalowania inteligentnych tachografów drugiej generacji oraz, ogólnie, ustalenie daty wejścia w życie wyżej wskazanych powyżej zakazu i obowiązku;
- obowiązek powrotu przez pojazdy wykorzystywane w przewozach międzynarodowych co osiem tygodni do bazy eksploatacyjnej znajdującej się w państwie członkowskim siedziby danego przedsiębiorstwa transportowego;
- czterodniowy okres karencji, w trakcie którego po zakończeniu cyklu kabotażowego<sup>10</sup> w przyjmującym państwie członkowskim przewoźnicy (niemający siedziby w danym państwie członkowskim) nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem w tym samym państwie członkowskim;
- zakwalifikowanie kierowców jako „pracowników delegowanych”, gdy wykonują oni przewozy kabotażowe, przewozy między państwami, gdy żadne z tych państw nie jest państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa transportowego (tzw. „przewozy cross-trade”)<sup>11</sup> lub niektóre przewozy kombinowane<sup>12</sup>, w związku z czym przysługują im warunki pracy i zatrudnienia, w szczególności w zakresie wynagrodzenia, obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim<sup>13</sup>.

**W wydanym dzisiaj wyroku Trybunał oddalił skargi, z wyjątkiem ich części skierowanych przeciwko obowiązkowi powrotu pojazdów, i stwierdził nieważność tego obowiązku<sup>14</sup>. Parlament i Rada nie wykazały bowiem, że w chwili przyjęcia tego środka dysponowały wystarczającymi informacjami pozwalającymi im ocenić jego proporcjonalność.**

**W pozostałym zakresie** Trybunał odrzucił argumenty skarżących państw członkowskich dotyczące w szczególności zasad proporcjonalności, równego traktowania i niedyskryminacji, wspólnej polityki transportowej, swobody świadczenia usług, swobody przedsiębiorczości, swobodnego przepływu towarów, zasady pewności prawa i ochrony uzasadnionych oczekiwań, a także ochrony środowiska. Trybunał uznał, że **prawodawca Unii nie przekroczył w sposób oczywisty szerokiego zakresu uznania, jakim dysponuje w tej dziedzinie.**

Trybunał przypomniał, że swoboda świadczenia usług w dziedzinie transportu podlega szczególnemu reżimowi prawnemu. **Przedsiębiorstwom transportowym przysługuje prawo do swobodnego świadczenia usług wyłącznie w zakresie, w jakim prawo to zostało im przyznane w drodze środków przyjętych przez prawodawcę Unii, takich jak środki składające się na Pakiet mobilności.** Ponadto ten pakiet środków nie zabrania przedsiębiorstwom transportowym korzystania ze swobody przedsiębiorczości poprzez tworzenie spółek zależnych w tych państwach członkowskich, w których zamierzają one prowadzić działalność transportową, aby w ten sposób prowadzić ją bliżej obszaru, na którym istnieje rzeczywisty popyt na ich usługi.

Trybunał orzekł również, że poprzez Pakiet mobilności prawodawca Unii ma na celu zapewnienie **nowej równowagi między współistniejącymi interesami, w szczególności zaś interesem kierowców w korzystaniu z lepszych warunków socjalnych pracy oraz interesem pracodawców w prowadzeniu działalności transportowej na sprawiedliwych warunkach handlowych.** Sektor transportu drogowego powinien zatem stać się bardziej bezpieczny, efektywny i społecznie odpowiedzialny.

Prawodawca Unii mógł uznać, że ze względu na konieczność przywrócenia równowagi zwiększona ochrona socjalna kierowców może doprowadzić do **wzrostu kosztów ponoszonych przez niektóre przedsiębiorstwa transportowe.** Przyjęte w tym celu przepisy są proporcjonalne do zamierzonego celu. Ponadto mają one zastosowanie bez rozróżnienia w całej Unii Europejskiej i nie dyskryminują przedsiębiorstw transportowych mających siedzibę w państwach członkowskich, które znajdują się „na obrzeżach Unii”. Jeśli nawet przepisy te mają większy wpływ na niektóre przedsiębiorstwa transportowe, to wynika to z przyjęcia przez te przedsiębiorstwa modelu działalności gospodarczej polegającego na świadczeniu zasadniczej części, o ile nie całości, usług na rzecz usługobiorców mających siedzibę w państwach członkowskich oddalonych od państwa członkowskiego ich siedziby.

Co się tyczy **zakazu spędzania regularnego tygodniowego lub wyrównawczego okresu odpoczynku w pojeździe,** zakaz ten **nie jest nowy,** lecz wynikał już z wcześniejszego uregulowania, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał<sup>15</sup>.

**Obowiązek umożliwienia przez przedsiębiorstwa transportowe kierowcom regularnego powrotu do bazy eksploatacyjnej pracodawcy lub do ich miejsca zamieszkania** w celu rozpoczęcia lub spędzania tam regularnego tygodniowego lub wyrównawczego okresu odpoczynku nie uniemożliwia kierowcom dokonania samodzielnego wyboru miejsca, w którym chcą spędzić ten okres odpoczynku. Ponadto przedsiębiorstwa mogą powiązać ten powrót z powrotem pojazdów do bazy eksploatacyjnej w ramach ich zwykłej działalności lub zorganizować go z wykorzystaniem transportu publicznego, w związku z czym obowiązek ten niekoniecznie ma negatywne skutki dla środowiska.

W odniesieniu do **przepisów dotyczących delegowania** prawodawca Unii przy każdym rodzaju transportu drogowego brał pod uwagę powiązanie świadczonej usługi bądź z przyjmującym państwem członkowskim, bądź z państwem członkowskim siedziby, tak aby osiągnąć właściwą równowagę między poszczególnymi wchodzącymi w grę interesami. Przepisy te w zakresie przewozów kabotażowych nie zostały zmienione przez Pakiet mobilności, wynikały one już w istocie z poprzednich ram prawnych w odniesieniu do przewozów cross-trade.

Wreszcie Trybunał zauważył, że w Pakiecie mobilności prawodawca Unii ustanowił również nową równowagę z uwzględnieniem interesów różnych przedsiębiorstw transportowych, usuwając trudności pojawiające się w stosowaniu rozporządzenia nr 1072/2009<sup>16</sup> ze względu na praktyki sprzeczne z tymczasowym charakterem, jaki powinien mieć **przewóz kabotażowy.**

Jeśli zatem chodzi w szczególności o **okres karencji** dotyczący kabotażu, Trybunał podkreślił, że jego celem, zgodnie

z tym, do czego zmierzały już wcześniejsze przepisy, jest zapewnienie, aby przewozy kabotażowe nie były wykonywane w sposób prowadzący do powstania stałej lub ciągłej działalności w przyjmującym państwie członkowskim. Okres ten oznacza jedynie zakaz wykonywania w tym czasie przewozów kabotażowych w samym państwie przyjmującym, lecz nie stanowi przeszkody dla wykonywania innych przewozów, takich jak przewozy międzynarodowe albo do państwa członkowskiego siedziby, albo do innych państw członkowskich, a następnie, w stosownym przypadku, przewozów kabotażowych w tych innych państwach członkowskich.

**UWAGA:** Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zarządzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie](#) wyroku są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.

**Pozostańmy w kontakcie!**



<sup>1</sup> Belgia, Estonia i Łotwa również wspierały przed Trybunałem jedno lub kilka z tych państw.

<sup>2</sup> Na Pakiet składają się w szczególności 1) [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2020/1054](#) z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów, 2) [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2020/1055](#) z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym i 3) [dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2020/1057](#) z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególnie w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

<sup>3</sup> Dania, Niemcy, Grecja, Francja, Włochy, Luksemburg, Niderlandy, Austria i Szwecja wspierały przed Trybunałem Parlament lub Radę.

<sup>4</sup> Co najmniej 45 godzin.

<sup>5</sup> To jest ponad 45 godzin stanowiących rekompensatę za skrócenie poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Nadal jest dozwolone korzystanie z przerw oraz dziennego (co najmniej 9 godzin) i skróconego tygodniowego (mniej niż 45 godzin, minimum 24 godziny) okresu odpoczynku w pojeździe.

<sup>6</sup> Okresy te muszą być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną. Pracodawca musi pokryć koszty.

<sup>7</sup> Co do zasady przedsiębiorstwo transportowe ma obowiązek zorganizowania na własny koszt powrotu tego kierowcy, chyba że zdecyduje się on czasami zrezygnować z tego powrotu.

<sup>8</sup> Czterotygodniowy okres ulega skróceniu do trzech tygodni, gdy kierowca wcześniej skorzystał z dwóch kolejnych skróconych tygodniowych okresów odpoczynku.

<sup>9</sup> W zależności od rodzaju tachografu, w jaki wyposażony jest pojazd, o dziewięć i pół roku lub o dziewięć lat.

<sup>10</sup> Przewóz kabotażowy to przewóz wykonywany w państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie. Takie przewozy są dozwolone, jeżeli nie są wykonywane w sposób oznaczający prowadzenie stałej lub ciągłej działalności w tym państwie członkowskim.

<sup>11</sup> Kierowcę wykonującego przewóz cross-trade uważa się za delegowanego, ponieważ ów kierowca i ta czynność wykazują wystarczające powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego.

<sup>12</sup> To jest przewóz towarów między państwami członkowskimi, podczas którego samochód ciężarowy lub inny środek transportu rzeczy połączony z samochodem ciężarowym korzysta z drogi na początkowym lub końcowym odcinku trasy, a na innym odcinku trasy korzysta z kolei, transportu śródlądowego lub morskiego. Kierowcy wykonującego początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego nie uznaje się za

pracownika delegowanego, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych. W takim przypadku charakter usługi świadczonej na tym odcinku trasy jest ściśle związany z państwem członkowskim siedziby.

<sup>13</sup> Natomiast za delegowanych nie uważa się kierowców wykonujących przewozy dwustronne (między państwem członkowskim siedziby a innym państwem), odpowiednio, rzeczy lub osób, lub przewozy tranzytowe, w których kierowca przejeżdża przez terytorium państwa członkowskiego, co do zasady bez dokonywania załadunku lub rozładunku rzeczy i bez odbierania lub wysadzania pasażerów.

<sup>14</sup> Dokładniej Trybunał stwierdził nieważność art. 1 pkt 3 rozporządzenia 2020/1055, ustanawiającego ten obowiązek.

<sup>15</sup> Wyrok Trybunału z dnia 20 grudnia 2017 r., Vadrans, [C-102/16](#) (zob. również komunikat prasowy [nr 145/17](#)).

<sup>16</sup> [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(WE\) nr 1072/2009](#) z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.