



COMUNICAT DE PRESĂ nr. 173/24

Luxemburg, 4 octombrie 2024

Hotărârea Curții pronunțată în cauzele conexate C-541/20-C-555/20 | Lituania și alții/Parlamentul și Consiliul (Pachetul mobilitate)

Curtea confirmă în mare măsură validitatea Pachetului mobilitate

Cu toate acestea, Curtea anulează obligația care impune întoarcerea vehiculelor la fiecare opt săptămâni la centrul operațional al întreprinderii de transport, întrucât legiuitorul Uniunii nu a dovedit că dispunea de suficiente elemente care să îi permită să aprecieze proporționalitatea acestei măsuri

Lituania, Bulgaria, România, Cipru, Ungaria, Malta și Polonia¹ au introdus la Curtea de Justiție acțiuni în anulare împotriva Pachetului mobilitate², adoptat de legiuitorul Uniunii, și anume Parlamentul și Consiliul³, în anul 2020.

Aceste state membre contestă în special:

1. interdicția impusă conducătorilor auto de a efectua perioada de repaus săptămânal normal⁴ sau compensatoriu⁵ la bordul vehiculului⁶;
2. obligația întreprinderilor de transport de a organiza activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia din urmă să aibă posibilitatea să se poată întoarce, în cadrul timpului de lucru⁷, la fiecare trei sau patru săptămâni⁸ la centrul operațional al întreprinderii sau la locul de reședință pentru a începe sau a petrece cel puțin perioada de repaus săptămânal normală sau compensatorie;
3. devansarea⁹ datei intrării în vigoare a obligației de a instala tahografe inteligente de a doua generație, precum și, în general, stabilirea datei de intrare în vigoare a interdicției și a obligației menționate anterior;
4. obligația vehiculelor utilizate pentru transportul internațional de a se întoarce la unul dintre centrele operaționale din statul membru de stabilire al întreprinderii de transport în cauză la fiecare opt săptămâni;
5. perioada de așteptare de patru zile în care, în urma unui ciclu de cabotaj¹⁰ efectuat într-un stat membru gazdă, operatori de transport rutier de mărfuri (nerezidenți) nu mai pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul în același stat membru;
6. calificarea conducătorilor auto drept „lucrători detașați” atunci când efectuează operațiuni de cabotaj, operațiuni de transport dintr-un stat membru în altul, dintre care niciunul nu este statul membru de stabilire al întreprinderii de transport (operațiuni denumite „operațiuni de transport în contul terților”)¹¹, sau anumite operațiuni de transport combinat¹², astfel încât aceștia beneficiază de condițiile de muncă și de încadrare în muncă, în special în ceea ce privește remunerația, în vigoare în statul membru gazdă¹³.

Prin hotărârea pronunțată astăzi, Curtea respinge acțiunile, mai puțin în măsura în care sunt îndreptate împotriva obligației referitoare la întoarcerea vehiculelor, pe care o anulează¹⁴. Astfel, Parlamentul European și Consiliul nu au dovedit că dispuneau la momentul adoptării acestei măsuri de suficiente elemente care să le permită să aprecieze proporționalitatea acesteia.

În rest, Curtea respinge argumentele statelor membre reclamante referitoare printre altele la principiile proporționalității, egalității de tratament și nediscriminării, la politica comună în domeniul transporturilor, la libera prestare a serviciilor, la libertatea de stabilire, la libera circulație a mărfurilor, la principiile securității juridice și protecției încrederii legitime, precum și la protecția mediului. Ea consideră că **legiuitorul Uniunii nu a depășit în mod vădit limitele marjei sale largi de apreciere în materie.**

Curtea amintește că libera prestare a serviciilor în domeniul transporturilor este supusă unui regim special. Astfel, **întreprinderile de transport dispun de un drept la libera prestare a serviciilor exclusiv în măsura în care acest drept le-a fost acordat prin intermediul unor măsuri adoptate de legiuitorul Uniunii**, precum cele care formează Pachetul mobilitate. Pe de altă parte, acest pachet de măsuri nu interzice întreprinderilor de transport să utilizeze libertatea de stabilire prin înființarea de filiale în statele membre în care intenționează să efectueze operațiuni de transport și să se stabilească astfel mai aproape de cererea reală de servicii.

Curtea statuează de asemenea că, prin intermediul Pachetului mobilitate, legiuitorul Uniunii a urmărit să asigure **un nou echilibru între diferitele interese implicate, și anume printre altele interesul conducătorilor auto de a beneficia de condiții sociale de muncă mai bune și interesul angajatorilor de a-și exercita activitățile de transport în condiții comerciale echitabile.** Astfel, sectorul transportului rutier trebuie să devină mai sigur, mai eficient și mai responsabil din punct de vedere social.

Legiuitorul Uniunii a putut considera că, ținând seama de necesitatea de a reechilibra interesele în cauză, o protecție socială sporită pentru conducătorii auto se putea traduce **printr-o creștere a costurilor suportate de anumite întreprinderi de transport.** Normele adoptate în acest scop sunt proporționale în raport cu obiectivul urmărit. În plus, acestea sunt aplicabile fără distincție în întreaga Uniune Europeană și nu discriminează întreprinderile de transport stabilite în state membre despre care se pretinde că sunt situate „la periferia Uniunii”. Dacă aceste norme ar urma să aibă un impact mai important asupra anumitor întreprinderi, acest lucru se datorează faptului că acestea au optat pentru un model de exploatare economică constând în furnizarea celei mai mari părți, dacă nu chiar a integralității, a prestărilor lor de servicii unor destinatari stabiliți în state membre îndepărtate de primul stat membru.

În ceea ce privește **interdicția de a efectua perioada de repaus săptămânal normal sau compensatoriu la bordul vehiculului**, aceasta **nu este nouă**, ci rezulta deja din reglementarea anterioară, astfel cum a fost interpretată de Curte¹⁵.

Obligația întreprinderilor de transport de a permite conducătorilor auto să se întoarcă regulat la centrul operațional al întreprinderii sau la locul lor de reședință pentru a începe sau pentru a efectua perioada de repaus săptămânal normal sau compensatoriu nu îi împiedică pe conducătorii auto să aleagă ei înșiși locul în care doresc să își efectueze perioada de repaus. În plus, întreprinderile pot cupla această întoarcere cu întoarcerea vehiculelor la centrul lor operațional în cadrul activităților lor obișnuite sau o pot organiza prin recurgerea la transportul public, astfel încât această obligație nu are neapărat consecințe negative asupra mediului.

În ceea ce privește **normele în materie de detașare**, legiuitorul Uniunii a luat în considerare, pentru fiecare tip de operațiune de transport rutier, legătura serviciului prestat fie cu statul membru gazdă, fie cu statul membru de stabilire, pentru a ajunge la un echilibru just între diferitele interese în cauză. Aceste norme nu au fost modificate, în ceea ce privește operațiunea de cabotaj, de Pachetul mobilitate, în timp ce ele decurgeau deja, în esență, din cadrul normativ anterior în ceea ce privește operațiunile de transport „în contul terților”.

În sfârșit, Curtea arată că, prin intermediul Pachetului mobilitate, legiuitorul Uniunii a realizat de asemenea un nou echilibru care să țină seama de interesele diferitelor întreprinderi de transport, remediind dificultățile apărute în aplicarea Regulamentului nr. 1072/2009¹⁶ ca urmare a unor practici contrare caracterului temporar pe care trebuie să îl aibă **operațiunea de cabotaj.**

Astfel, în ceea ce privește mai precis **perioada de așteptare** pentru operațiunile de cabotaj, ea subliniază că aceasta vizează, conform obiectivului pe care îl urmărea deja reglementarea anterioară, să asigure că operațiunile de

cabotaj nu se vor desfășura într-un mod care să genereze o activitate permanentă sau continuă în statul membru gazdă. Această perioadă se limitează la a interzice, pe durata sa, operațiunile de cabotaj în același stat membru, însă nu împiedică efectuarea altor operațiuni de transport, precum operațiunile de transport internațional fie către statul membru de stabilire, fie către alte state membre, urmate, eventual, de operațiuni de cabotaj în aceste alte state membre.

MENȚIUNE: Acțiunea în anulare are ca obiect anularea acelor acte ale instituțiilor Uniunii care sunt contrare dreptului Uniunii. Cu respectarea anumitor condiții, statele membre, instituțiile europene și particularii pot sesiza Curtea de Justiție sau Tribunalul cu o acțiune în anulare. Dacă acțiunea este întemeiată, actul este anulat. Instituția autoare a actului trebuie să ia măsuri pentru a elimina eventualul vid juridic creat prin anularea acestuia.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral și, dacă este cazul, rezumatul](#) hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 403 5536.

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎(+32) 2 2964106.

Rămâneți conectați!



¹ Belgia, Estonia și Letonia au intervenit de asemenea în fața Curții în susținerea unuia sau a mai multe dintre aceste state.

² Acest pachet este compus, în primul rând, 1) din [Regulamentul \(UE\) 2020/1054](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor, 2) din [Regulamentul \(UE\) 2020/1055](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier și 3) din [Directiva \(UE\) 2020/1057](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012.

³ Danemarca, Germania, Grecia, Franța, Italia, Luxemburgul, Țările de Jos, Austria și Suedia au intervenit în fața Curții în susținerea Parlamentului și/sau a Consiliului.

⁴ De cel puțin 45 de ore.

⁵ Cu alte cuvinte, peste 45 de ore luate în compensarea reducerii unei perioade de repaus săptămânal anterioare. Efectuarea pauzelor, a perioadelor de repaus zilnic (cel puțin nouă ore) și a perioadelor de repaus săptămânal reduse (mai puțin de 45 de ore, dar minimum 24 de ore) la bordul vehiculului rămâne autorizată.

⁶ Aceste perioade de repaus trebuie efectuate într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei și care este echipat cu spații de dormit, precum și cu instalații sanitare adecvate. Angajatorul trebuie să suporte costurile aferente.

⁷ Întreprinderea de transport trebuie în principiu să organizeze pe cheltuiala sa întoarcerea conducătorului auto, cu excepția cazului în care acesta alege ocazional să renunțe la o asemenea întoarcere.

⁸ Perioada de patru săptămâni este redusă la trei săptămâni atunci când conducătorul auto a efectuat anterior două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive.

⁹ Cu noua ani și jumătate sau cu nouă ani, în funcție de tipul de tahograf prezent în vehicul.

¹⁰ Operațiunea de cabotaj este un transport realizat în interiorul unui stat membru de un operator care nu este stabilit în acesta. Asemenea operațiuni sunt admise câtă vreme nu se desfășoară într-un mod care să genereze o activitate permanentă sau continuă în acest stat membru.

¹¹ Un conducător auto care efectuează o asemenea operațiune de transport „în contul terților” este considerat ca fiind detașat, întrucât acest conducător auto și această operațiune au o legătură suficientă cu teritoriul statului membru gazdă.

¹² Cu alte cuvinte, transporturi de mărfuri între state membre în cadrul cărora camionul sau un alt mijloc de transport de mărfuri atașat de camion utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă. Un conducător auto nu este considerat detașat atunci când efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat în cazul în care acest segment rutier, privit separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral. În acest din urmă caz, natura serviciului

furnizat în timpul segmentului menționat este strâns legată de statul membru de stabilire.

¹³ În schimb, nu sunt considerați detașați conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport „bilateral” (între statul membru de stabilire și un alt stat membru) de mărfuri sau, respectiv, de persoane sau operațiuni de tranzit în care conducătorul auto tranzitează teritoriul unui stat membru în principiu fără a încărca sau a descărca mărfuri și fără a îmbarca sau a debarca persoane.

¹⁴ Mai precis, Curtea anulează articolul 1 punctul 3 din Regulamentul 2020/1055, care prevede această obligație.

¹⁵ Hotărârea Curții din 20 decembrie 2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (a se vedea de asemenea Comunicatul de presă [nr. 145/17](#)).

¹⁶ [Regulamentul \(CE\) nr. 1072/2009](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.