



COMUNICADO DE PRENSA n.º 173/24

Luxemburgo, 4 de octubre de 2024

Sentencia del Tribunal de Justicia en los asuntos acumulados C-541/20 a C-555/20 | Lituania y otros/Parlamento y Consejo (Paquete de movilidad)

El Tribunal de Justicia confirma en términos generales la validez del Paquete de movilidad

No obstante, anula la obligación que imponía el regreso de los vehículos cada ocho semanas al centro de operaciones de la empresa de transporte, al no haber demostrado el legislador de la Unión disponer de datos suficientes que le permitieran apreciar la proporcionalidad de esta medida

Lituania, Bulgaria, Rumanía, Chipre, Hungría, Malta y Polonia ¹ interpusieron ante el Tribunal de Justicia recursos de anulación dirigidos contra el Paquete de movilidad ² adoptado por el legislador de la Unión, es decir, el Parlamento y el Consejo, ³ en 2020.

Estos Estados miembros cuestionan, en particular:

- la prohibición de que los conductores disfruten de sus períodos de descanso semanal normal ⁴ o compensatorio ⁵ a bordo del vehículo; ⁶
- la obligación de que las empresas de transporte organicen el trabajo de sus conductores de tal manera que estos puedan regresar, durante el tiempo de trabajo, ⁷ cada tres o cuatro semanas ⁸ al centro de operaciones de la empresa o a sus lugares de residencia, para comenzar el disfrute o disfrutar allí al menos de sus períodos de descanso semanal normal o compensatorio;
- el adelanto ⁹ de la fecha de entrada en vigor de la obligación de instalar tacógrafos inteligentes de segunda generación y, de manera general, la fijación de la fecha de entrada en vigor de la prohibición y la obligación antes mencionadas;
- la obligación de que los vehículos utilizados para el transporte internacional regresen a un centro de operaciones situado en el Estado miembro de establecimiento de la empresa de transporte de que se trate cada ocho semanas;
- el período de carencia de cuatro días durante el cual, tras un ciclo de cabotaje ¹⁰ realizado en un Estado miembro de acogida, los transportistas (no residentes) no están autorizados a efectuar transportes de cabotaje con el mismo vehículo en el mismo Estado miembro;
- la calificación de los conductores como «trabajadores desplazados» cuando realizan transportes de cabotaje, operaciones de transporte de un Estado miembro a otro, ninguno de los cuales es el Estado miembro de establecimiento de la empresa de transporte (operaciones denominadas «transporte entre terceros países») ¹¹ o ciertas operaciones de transporte combinado, ¹² de manera que disfrutaran de las condiciones de trabajo y de empleo, especialmente en materia de remuneración, vigentes en el Estado miembro de acogida. ¹³

Mediante su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia desestima los recursos, salvo en la medida en que se dirigen contra la obligación relativa al regreso de los vehículos, que anula. ¹⁴ **En efecto, el Parlamento y el Consejo no han demostrado que, en el momento de la adopción de esta medida, dispusieran de suficientes datos que les permitieran apreciar su proporcionalidad.**

Por lo demás, el Tribunal de Justicia desestima las alegaciones de los Estados miembros demandantes relativas, en particular, a los principios de proporcionalidad, de igualdad de trato y de no discriminación, a la política común de transportes, a la libre prestación de servicios, a la libertad de establecimiento, a la libre circulación de mercancías, a los principios de seguridad jurídica y de protección de la confianza legítima, así como a la protección del medio ambiente. Considera que **el legislador de la Unión no se extralimitó manifiestamente en el ejercicio de su amplio margen de apreciación en la materia.**

El Tribunal de Justicia recuerda que la libre prestación de servicios en el ámbito de los transportes está sujeta a un régimen particular. En efecto, **las empresas de transporte tendrán derecho a la libre prestación de servicios exclusivamente en la medida en que les haya sido otorgado ese derecho mediante medidas adoptadas por el legislador de la Unión, como las comprendidas en el Paquete de movilidad.** Asimismo, este conjunto de medidas no prohíbe que las empresas de transporte hagan uso de la libertad de establecimiento mediante la creación de filiales en los Estados miembros en los que pretenden realizar transportes y aproximarse de este modo a la demanda real de sus servicios.

El Tribunal de Justicia también declara que, mediante el Paquete de movilidad, el legislador de la Unión pretendió garantizar **un nuevo equilibrio entre los diferentes intereses en juego, a saber, en particular, el interés de los conductores en disfrutar de mejores condiciones sociales de trabajo y el interés de los empresarios en ejercer sus actividades de transporte en unas condiciones comerciales equitativas.** De esta manera, el sector de los transportes por carretera debe alcanzar una mayor seguridad, eficiencia y responsabilidad social.

El legislador de la Unión pudo considerar que, habida cuenta de este necesario reequilibrio, una mayor protección social para los conductores podía traducirse en un **incremento de los costes soportados por algunas empresas de transporte.** Las normas adoptadas a tal fin son proporcionadas en relación con el objetivo perseguido. Además, son indistintamente aplicables en toda la Unión Europea y no discriminan a las empresas de transporte establecidas en Estados miembros supuestamente situados «en la periferia de la Unión». Si estas normas tienen unas repercusiones más importantes en determinadas empresas, se debe a que estas han optado por un modelo de explotación económica consistente en prestar la mayoría, si no la totalidad, de sus servicios a destinatarios establecidos en Estados miembros alejados de sus Estados miembros de establecimiento.

En lo tocante a **la prohibición de disfrutar del período de descanso semanal normal o compensatorio a bordo del vehículo,** dicha prohibición **no es nueva,** sino que ya resultaba de la normativa anterior según la interpretación del Tribunal de Justicia. ¹⁵

La obligación de que las empresas de transporte permitan a los conductores regresar regularmente al centro de operaciones de la empresa o a su lugar de residencia para comenzar el disfrute o disfrutar en esos lugares al menos de sus períodos de descanso semanal normal o compensatorio no impide a los conductores escoger por sí mismos el lugar en el que desean tomar sus períodos de descanso. Por añadidura, las empresas pueden combinar este regreso con el regreso de los vehículos a sus centros de operaciones en el marco de sus actividades habituales u organizarlo haciendo uso de los transportes públicos, de manera que esta obligación no tiene necesariamente consecuencias negativas para el medio ambiente.

En lo que atañe a **las normas en materia de desplazamiento de los trabajadores,** el legislador de la Unión tuvo en cuenta, respecto de cada tipo de operación de transporte por carretera, el vínculo que conecta al servicio prestado bien con el Estado miembro de acogida, bien con el Estado miembro de establecimiento, con el fin de alcanzar un justo equilibrio entre los diversos intereses en conflicto. Estas normas no se han visto modificadas, en cuanto al transporte de cabotaje, por el Paquete de movilidad, mientras que ya se desprendían, en esencia, del

marco normativo anterior en materia de operaciones de «transporte entre terceros países».

Por último, el Tribunal de Justicia señala que, mediante el Paquete de movilidad, el legislador de la Unión también estableció un nuevo equilibrio teniendo en cuenta los intereses de las diferentes empresas de transporte al corregir las dificultades que surgieron en la aplicación del Reglamento n.º 1072/2009 ¹⁶ debido a prácticas contrarias al carácter temporal que debe tener **el transporte de cabotaje**.

Así pues, en lo referente más concretamente al **período de carencia** para el cabotaje, el Tribunal de Justicia destaca que este pretende garantizar, de conformidad con el objetivo que ya perseguía la normativa anterior, que los transportes de cabotaje no se lleven a cabo de modo que creen una actividad permanente o continua en el Estado miembro de acogida. Durante dicho período no se prohíben más que los transportes de cabotaje en el mismo Estado miembro de acogida, pero no se impide la realización de otras operaciones de transporte, tales como operaciones de transporte internacional, bien hacia el Estado miembro de establecimiento, bien hacia otros Estados miembros, seguidas, en su caso, de transportes de cabotaje en estos otros Estados miembros.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro y, en su caso, el resumen](#) de la sentencia se publican en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Tiene a su disposición imágenes del pronunciamiento de la sentencia en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



¹ Bélgica, Estonia y Letonia también han apoyado ante el Tribunal de Justicia a uno o varios de estos Estados.

² Este Paquete está compuesto, en particular, por 1) el [Reglamento \(UE\) 2020/1054](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos, 2) el [Reglamento \(UE\) 2020/1055](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera, y 3) la [Directiva \(UE\) 2020/1057](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012.

³ Dinamarca, Alemania, Grecia, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Austria y Suecia han apoyado ante el Tribunal de Justicia al Parlamento y al Consejo.

⁴ De al menos cuarenta y cinco horas.

⁵ Es decir, más de cuarenta y cinco horas que se tomen como compensación de anteriores períodos de descanso semanal reducidos. El disfrute de las pausas y de los períodos de descanso diario (al menos nueve horas) y semanal reducidos (menos de cuarenta y cinco horas, pero al menos veinticuatro horas) a bordo del vehículo sigue estando autorizado.

⁶ Estos períodos de descanso deben tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas. El empresario deberá hacerse cargo de los gastos que ocasione dicho alojamiento.

⁷ La empresa de transporte, en principio, debe organizar a su cargo el regreso del conductor, a menos que este decida renunciar ocasionalmente a dicho regreso.

⁸ El período de cuatro semanas se reduce a tres semanas si el conductor ha tomado previamente dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos.

⁹ En nueve años y medio o en nueve años, según el tipo de tacógrafo de que disponga el vehículo.

¹⁰ Un transporte de cabotaje es un transporte realizado dentro de un Estado miembro por un transportista que no está establecido en él. Estos transportes están permitidos en tanto no se lleven a cabo de modo que creen una actividad permanente o continua en ese Estado miembro.

¹¹ Un conductor que lleve a cabo esta operación de «transporte entre terceros países» se considera desplazado, puesto que tanto el conductor como la operación presentan un vínculo de conexión suficiente con el territorio del Estado miembro de acogida.

¹² Es decir, transportes de mercancías entre Estados miembros en cuyo marco el camión o el otro medio de transporte de la mercancía unido al camión utilice la carretera para la parte inicial o final del trayecto y el ferrocarril, una vía navegable o un recorrido marítimo para la otra parte. No se considera que un conductor esté desplazado cuando efectúa el trayecto por carretera, inicial o final, de una operación de transporte combinado si dicho trayecto por carretera, considerado de forma aislada, consiste en operaciones de transporte bilateral. En este último caso, la naturaleza del servicio prestado durante dicho trayecto está estrechamente relacionada con el Estado miembro de establecimiento.

¹³ En cambio, no se consideran desplazados los conductores que lleven a cabo operaciones de transporte «bilateral» (entre el Estado miembro de establecimiento y otro Estado miembro), respectivamente, de mercancías o de pasajeros, u operaciones de tránsito en virtud de las cuales el conductor atraviese el territorio de un Estado miembro, en principio sin realizar una carga o descarga de mercancías y sin recoger o dejar pasajeros.

¹⁴ Más concretamente, el Tribunal de Justicia anula el artículo 1, punto 3, del Reglamento 2020/1055, que establece esa obligación.

¹⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017, Vaditrans, [C-102/16](#) (véase también el comunicado de prensa [n.º 145/17](#)).

¹⁶ [Reglamento \(CE\) n.º 1072/2009](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.