

- 3.1 **El principio de proporcionalidad**, por cuanto, al fijar el período de entrada en vigor en veinte días, las instituciones de la Unión i) no han tenido en cuenta que, por razones objetivas y en ausencia de un período transitorio, los Estados miembros y los transportistas no pueden adaptarse a las obligaciones tal como resultan de las modificaciones y ii) no han ofrecido ningún argumento que justifique semejante urgencia para la entrada en vigor de estos nuevos requisitos.
- 3.2 **La obligación de motivación, establecida en el artículo 296 TFUE**, por cuanto las instituciones de la Unión, al examinar la propuesta, sabían, debido a la evaluación de impacto y por otras fuentes, que i) la prohibición de pasar en la cabina el tiempo para dormir durante los períodos de que se trata serían inaplicable en la práctica para la mayoría de los Estados miembros (debido a la falta de disponibilidad de un alojamiento adecuado alternativo), así como para las empresas de transporte, ii) la obligación de garantizar que los conductores regresen a su lugar de residencia o al centro de operaciones de la empresa daría lugar a dificultades de orden práctico, pues las normas para el cumplimiento de esta obligación no son claras, por lo que las instituciones de la Unión debían ofrecer argumentos para justificar la inexistencia de un período transitorio o la falta de aplazamiento de la entrada en vigor de la legislación.
- 3.3 **El principio de cooperación leal**, por cuanto las instituciones de la Unión no solo no han justificado en modo alguno la necesidad de asegurar la inmediata entrada en vigor de la prohibición de pernoctar en la cabina del vehículo durante los períodos en cuestión y de la obligación de garantizar que los conductores regresen a su lugar de residencia, sino que tampoco han tenido en cuenta los datos aportados por los Estados miembros y las partes interesadas en relación con los obstáculos objetivos y la necesidad de prever un período transitorio que hiciera posible prepararse para las normas modificadas.

(¹) 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 (DO 2020, L 249, p. 49).

(²) 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 (DO 2020, L 249, p. 1).

Recurso interpuesto el 23 de octubre de 2020 — República de Lituania / Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea

(Asunto C-542/20)

(2021/C 19/29)

Lengua de procedimiento: lituano

Partes

Demandante: República de Lituania (representantes: K. Dieninio, V. Kazlauskaitės-Švenčionienės, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitės, G. Taluntytės y R. Petravičiaus, advokatas)

Demandadas: Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea

Pretensiones de la parte demandante

La parte demandante solicita al Tribunal de Justicia que:

1. Anule el artículo 1, punto 3, del Reglamento 2020/1055 (¹), en la medida en que introduce un artículo 5, apartado 1, letra b), en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 (²) que dispone que, «en el Estado miembro de establecimiento, la empresa deberá [...] organizar la actividad de su flota de vehículos de tal forma que se garantice que los vehículos que están a disposición de la empresa y son utilizados en el transporte internacional regresen a uno de los centros de operaciones en dicho Estado miembro al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él».
2. Anule el artículo 2, punto 4, letra a), del Reglamento 2020/1055, que modifica el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 (³), insertando en él un apartado 2 bis, conforme al cual «Los transportistas de mercancías por carretera no estarán autorizados a realizar transportes de cabotaje con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, en el mismo Estado miembro en el plazo de cuatro días a partir de la finalización de su transporte de cabotaje en dicho Estado miembro».

3. Condene en costas al Parlamento Europeo y al Consejo de la Unión Europea.

Motivos y principales alegaciones

En apoyo de su recurso, la República de Lituania invoca los siguientes motivos:

1. **El artículo 1, punto 3, del Reglamento 2020/1055**, en la medida en que introduce un artículo 5, apartado 1, letra b), en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 que dispone que, «en el Estado miembro de establecimiento, la empresa deberá [...] organizar la actividad de su flota de vehículos de tal forma que se garantice que los vehículos que están a disposición de la empresa y son utilizados en el transporte internacional regresan a uno de los centros de operaciones en dicho Estado miembro al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él», **vulnera:**
 - 1.1 **El artículo 3 TUE, apartado 3, los artículos 11 TFUE y 191 TFUE y la política de la Unión en materia de medio ambiente y cambio climático.** La exigencia de regresar al centro de operaciones incrementará el número de vehículos vacíos circulando por las carreteras europeas, así como la cantidad de emisiones de CO₂ y la contaminación medioambiental. Cuando las instituciones de la Unión adoptaron la disposición impugnada, no tuvieron en cuenta las medidas relativas a la política de la Unión en materia de medio ambiente y cambio climático, en particular, los requisitos relativos a la protección del medio ambiente y los objetivos de protección medioambiental promovidos por el Pacto Verde Europeo y confirmados por el Consejo Europeo.
 - 1.2 **El artículo 26 TFUE y el principio general de no discriminación.** La disposición impugnada constituye una medida proteccionista mediante la cual se compartimenta el mercado de transporte de la Unión, se restringe la competencia y se establece un régimen discriminatorio en relación con los transportistas de los Estados miembros situados en los márgenes geográficos de la Unión Europea (Estados miembros periféricos). Mediante esta disposición, el sector del transporte internacional por carretera es objeto asimismo de discriminación respecto a otros sectores de transporte.
 - 1.3 **Los artículos 91 TFUE, apartado 2, y 94 TFUE.** Las instituciones de la Unión debían tener en cuenta que la disposición impugnada tendrá un impacto particularmente significativo en el nivel de vida y en el empleo de los Estados miembros periféricos de la Unión, y que afectará de manera especialmente negativa a la situación económica de los transportistas establecidos en la periferia. Sin embargo, las instituciones de la Unión no cumplieron con ese deber.
 - 1.4 **El principio de buena legislación**, por cuanto la disposición impugnada **se adoptó si ninguna evaluación de su impacto** y sin un adecuado examen de sus negativas consecuencias sociales y económicas ni de su efecto sobre el medio ambiente.
 - 1.5 **El principio de proporcionalidad**, por cuanto el requisito establecido respecto al regreso regular de los vehículos es una medida manifiestamente desproporcionada y resulta inadecuada para alcanzar el objetivo declarado de combatir las denominadas «empresas buzón».
2. **El artículo 2, punto 4, letra a), del Reglamento 2020/1055**, que modifica el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, insertando en él un apartado 2 bis, conforme al cual «Los transportistas de mercancías por carretera no estarán autorizados a realizar transportes de cabotaje con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, en el mismo Estado miembro en el plazo de cuatro días a partir de la finalización de su transporte de cabotaje en dicho Estado miembro», **vulnera:**
 - 2.1 **El artículo 3 TUE, apartado 3, y los artículos 11 TFUE y 191 TFU**, puesto que el período obligatorio de cuatro días durante el que no se pueden realizar actividades tras una operación de cabotaje incrementará la circulación de vehículos vacíos en las carreteras de la Unión y redundará en un aumento de las emisiones de CO₂ y de la contaminación medioambiental. Por ello, la disposición impugnada es contraria a la exigencia, confirmada en los tratados, de que, en la realización de la política de transporte de la Unión, habrán de tenerse en cuenta las exigencias de la protección del medio ambiente y los objetivos del Pacto Verde Europeo.
 - 2.2 **El artículo 26 TFUE y el principio de no discriminación.** El período de cuatro días durante el que no se pueden realizar actividades tras una operación de cabotaje crea restricciones para la operación del mercado interior y para la eficiencia de la cadena logística. La compartimentación del mercado de transporte por carretera da lugar a una discriminación contra los pequeños Estados miembros y contra los que están situados en la periferia de la Unión, al tiempo que otorga una ventaja injustificada a los grandes Estados miembros centrales sobre la mera base de su situación geográfica.
 - 2.3 **Los artículos 91 TFUE, apartado 2, y 94 TFUE**, por cuanto la disposición impugnada se adoptó sin consideración alguna de las negativas consecuencias para la situación económica de los transportistas de los pequeños Estados miembros o de los situados en la periferia de la Unión ni para el nivel de vida y el empleo en esos Estados miembros.

- 2.4 **El principio de buena legislación**, por cuanto la disposición impugnada se adoptó sin ninguna evaluación de su impacto y sin un adecuado examen de sus negativas consecuencias sociales y económicas ni de su efecto sobre el medio ambiente.
- 2.5 **El principio de proporcionalidad**, por cuanto el período de cuatro días durante el que no se pueden realizar actividades tras una operación de cabotaje es una medida inadecuada que resulta desproporcionada en relación con los objetivos perseguidos consistentes en aclarar los principios que rigen el cabotaje y ampliar la eficacia de su aplicación.

- (¹) 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 (DO 2020, L 249, p. 17).
- (²) Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO 2009, L 300, p. 51).
- (³) 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 (DO 2009, L 300, p. 72).

Recurso interpuesto el 23 de octubre de 2020 — Bulgaria / Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea

(Asunto C-543/20)

(2021/C 19/30)

Lengua de procedimiento: búlgaro

Partes

Demandante: República de Bulgaria (representantes: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Demandadas: Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea

Pretensiones de la parte demandante

La parte demandante solicita al Tribunal de Justicia que:

- Anule el artículo 1, apartado 6, letra c), del Reglamento (UE) 2020/1054 (¹) 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.
- Con carácter subsidiario, en el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere que no es posible estimar la demanda principal de anulación parcial del Reglamento impugnado, anule íntegramente 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.
- Condene en costas al Parlamento Europeo y al Consejo de la Unión Europea.

Motivos y principales alegaciones

En apoyo de su recurso, la parte demandante invoca cinco motivos:

1. Primer motivo, basado en la infracción de los artículos 21 TFUE, apartado 1, y 45 TFUE y del artículo 45, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»).