

- 3.1. **Le principe de proportionnalité**, en ce que, en fixant le délai d'entrée en vigueur à vingt jours, les institutions de l'Union i) n'ont pas pris en compte que, pour des raisons objectives et en l'absence de période transitoire, les États membres et les transporteurs ne peuvent pas s'adapter aux obligations telles qu'elles sont modifiées et ii) n'ont présenté aucun argument justifiant une telle urgence pour l'entrée en vigueur de ces nouvelles obligations.
- 3.2. **L'obligation de motivation, consacrée à l'article 296 TFUE**, car, lors de l'examen de la proposition, les institutions de l'Union savaient, grâce à l'analyse d'impact et par d'autres sources, que i) l'interdiction de loger dans la cabine pendant les périodes concernées serait inapplicable en pratique pour la plupart des États membres (en raison de l'insuffisance de l'offre d'autres lieux d'hébergement) ainsi que pour les entreprises de transport, ii) l'obligation de faire revenir les conducteurs à leur lieu de résidence ou au centre opérationnel de l'entreprise soulèverait des difficultés d'application, car les règles de mise en œuvre de cette obligation ne sont pas claires, de sorte que les institutions de l'Union devaient avancer des arguments à l'appui de l'absence de période de transition ou de report de l'entrée en vigueur de la réglementation.
- 3.3. **Le principe de coopération loyale**, car non seulement les institutions de l'Union n'ont nullement justifié la nécessité de faire entrer en vigueur sans délai l'interdiction de passer la nuit dans la cabine du véhicule pendant les périodes concernées et l'obligation de faire revenir les conducteurs à leur lieu de résidence, mais, en outre, elles n'ont pas pris en compte les données présentées par des États membres et les personnes intéressées concernant les obstacles objectifs et la nécessité de prévoir une période transitoire qui permettrait de s'adapter à la réglementation modifiée.

(¹) Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO 2020, L 249, p. 49).

(²) Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO 2020, L 249, p. 1).

Recours introduit le 23 octobre 2020 — République de Lituanie/Parlement européen et Conseil de l'Union européenne

(Affaire C-542/20)

(2021/C 19/29)

Langue de procédure: le lithuanien

Parties

Partie requérante: République de Lituanie (représentants: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė et R. Petravičius, avocat)

Parties défenderesses: Parlement européen et Conseil de l'Union européenne

Conclusions

- annuler l'article 1^{er}, point 3, du règlement 2020/1055 (¹) dans la mesure où il modifie l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 1071/2009 (²), lequel est désormais libellé comme suit: «[...] une entreprise, dans l'État membre d'établissement[, ...] organise l'activité de son parc de véhicules de manière à faire en sorte que les véhicules dont elle dispose et qui sont utilisés pour le transport international retournent dans un centre opérationnel situé dans cet État membre dans un délai maximal de huit semaines après avoir quitté ledit État membre»;
- annuler l'article 2, point 4, sous a), du règlement 2020/1055, qui modifie l'article 8 du règlement n° 1072/2009 (³) en y insérant un paragraphe 2 bis, rédigé comme suit: «Les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre»;

— condamner le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne aux dépens.

Moyens et principaux arguments

La République de Lituanie avance les moyens suivants à l'appui de son recours:

1. Dans la mesure où il modifie l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 1071/2009, lequel est désormais libellé comme suit: «[...] une entreprise, dans l'État membre d'établissement[, ...] organise l'activité de son parc de véhicules de manière à faire en sorte que les véhicules dont elle dispose et qui sont utilisés pour le transport international retournent dans un centre opérationnel situé dans cet État membre dans un délai maximal de huit semaines après avoir quitté ledit État membre», **l'article 1^{er}, point 3, du règlement 2020/1055 enfreint:**
 - 1.1. **l'article 3, paragraphe 3, TUE, les articles 11 et 191 TFUE, la politique de l'environnement et de lutte contre le changement climatique de l'Union.** L'exigence que les véhicules retournent dans un centre opérationnel de l'entreprise entraînera une augmentation du nombre de véhicules circulant à vide sur les routes d'Europe, de la quantité de CO₂ émise et de la pollution. Les institutions de l'Union ont adopté la disposition en cause sans tenir compte des instruments de la politique de l'environnement et de lutte contre le changement climatique de l'Union, en particulier des exigences de protection de l'environnement ainsi des objectifs environnementaux définis dans le pacte vert pour l'Europe et arrêtés par le Conseil européen;
 - 1.2. **l'article 26 TFUE et le principe général de non-discrimination.** La disposition attaquée constitue une mesure protectionniste, qui fragmente le marché des transports de l'Union européenne, entrave la concurrence et instaure un régime discriminatoire à l'égard des transporteurs des États membres situés aux confins géographiques de l'Union (États membres périphériques). Cette disposition a en outre pour effet de discriminer le secteur du transport routier international comparé à d'autres secteurs du transport;
 - 1.3. **l'article 91, paragraphe 2, et l'article 94 TFUE.** Les institutions de l'Union devaient tenir compte de ce que la disposition attaquée affectera le niveau de vie et l'emploi dans les États membres périphériques de l'Union de façon particulièrement lourde et aura une incidence négative particulièrement importante sur la situation économique des transporteurs établis en périphérie; or, elles ne se sont pas acquittées de cette obligation;
 - 1.4. **les principes de bonne législation**, dès lors que la disposition attaquée a été adoptée **sans analyse d'impact** et sans que ses effets sociaux et économiques négatifs, ni son effet sur l'environnement, n'aient été dûment évalués;
 - 1.5. **le principe de proportionnalité**, dès lors que l'exigence d'un retour régulier du véhicule qu'énonce la disposition attaquée est une mesure manifestement disproportionnée et impropre à contribuer à la réalisation de l'objectif déclaré, qui est de lutter contre le phénomène des «sociétés boîtes aux lettres».
2. **L'article 2, point 4, sous a), du règlement 2020/1055**, qui modifie l'article 8 du règlement n° 1072/2009 en y insérant un paragraphe 2 bis, aux termes duquel «[l]es transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre», **enfreint:**
 - 2.1. **l'article 3, paragraphe 3, TUE, les articles 11 et 191 TFUE**, dès lors que la période de pause obligatoire de quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage qu'il impose entraînera une augmentation du trafic, du nombre de véhicules circulant à vide sur les routes de l'Union, de la quantité de CO₂ émise et de la pollution. La disposition attaquée enfreint par conséquent l'exigence de tenir compte, dans le cadre de la mise en œuvre des politiques de l'Union dans le domaine des transports, des exigences de protection de l'environnement et des objectifs du pacte vert pour l'Europe;
 - 2.2. **l'article 26 TFUE et le principe de non-discrimination.** Le délai prévu de pause d'activité de quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage vient limiter le fonctionnement du marché intérieur et l'efficacité des chaînes logistiques. Du fait de cette réorganisation du marché du transport routier, les petits États membres périphériques de l'Union sont discriminés et les grands États membres centraux de l'Union se voient conférer un avantage illégal et injustifié, qui résulte de leur seule position géographique;
 - 2.3. **l'article 91, paragraphe 2, et l'article 94 TFUE**, dès lors que la disposition attaquée a été adoptée sans que n'aient été évaluées ses conséquences négatives pour la situation économique des transporteurs des petits États membres périphériques de l'Union ainsi que pour le niveau de vie et l'emploi dans ces États membres;

- 2.4. **les principes de bonne législation**, dès lors que la disposition attaquée a été adoptée sans analyse d'impact et sans que ses effets sociaux et économiques négatifs, ni son effet sur l'environnement, n'aient été dûment évalués;
- 2.5. **le principe de proportionnalité**, dès lors que la période prévue de refroidissement de quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage est une mesure inappropriée et disproportionnée aux objectifs poursuivis, qui sont de rendre les règles régissant le cabotage plus claires et d'accroître l'efficacité de leur mise en œuvre.

-
- (¹) Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (JO 2020, L 249, p. 17).
- (²) Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO 2009, L 300, p. 51).
- (³) Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO 2009, L 300, p. 72).

Recours introduit le 23 octobre 2020 — Bulgarie/Parlement européen et Conseil

(Affaire C-543/20)

(2021/C 19/30)

Langue de procédure: le bulgare

Parties

Partie requérante: République de Bulgarie (représentants: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Parties défenderesses: Parlement européen, Conseil de l'Union européenne

Conclusions

La partie requérante conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

- annuler l'article 1^{er}, paragraphe 6, sous c) et d), du règlement (CE) 2020/1054 (¹), du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes;
- à titre subsidiaire, pour le cas où la Cour estimerait qu'il est impossible de faire droit à la demande à titre principal d'annulation partielle du règlement attaqué, annuler dans son intégralité le règlement (CE) 2020/1054, du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2020, modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes; et
- condamner le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne aux dépens.

Moyens et principaux arguments

La partie requérante invoque en tout cinq moyens à l'appui de son recours:

1. une violation de l'article 21, paragraphe 1, et de l'article 45 TFUE, ainsi que de l'article 45, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne;