

- 3.1 **al principio di proporzionalità**, in quanto, nel fissare in 20 giorni il termine dilatorio di entrata in vigore, le istituzioni dell'UE (i) non hanno tenuto conto del fatto che, per ragioni oggettive e in assenza di un periodo transitorio, gli Stati membri e i trasportatori non sono in grado di adeguarsi agli obblighi come modificati e (ii) non hanno fornito alcuna argomentazione per giustificare l'urgenza di far entrare in vigore tali nuovi obblighi;
- 3.2 **all'obbligo di motivazione, previsto dall'articolo 296 del TFUE**, in quanto le istituzioni dell'UE, nell'esaminare la proposta, erano a conoscenza, tramite l'analisi d'impatto e altre fonti, che (i) il divieto di dormire in cabina durante i periodi in questione sarebbe nella pratica inapplicabile per la maggioranza degli Stati membri (a causa dell'inadeguata disponibilità di alloggi alternativi) e per le imprese di trasporto, (ii) l'obbligo di garantire che i conducenti ritornino nel loro luogo di residenza o nella sede dell'attività dell'impresa comporterebbe difficoltà pratiche, in quanto le norme di attuazione di tale obbligo non sono chiare, ragion per cui le istituzioni dell'UE avrebbero dovuto fornire argomenti per giustificare l'assenza di un periodo transitorio o il mancato differimento dell'entrata in vigore della normativa;
- 3.3 **al principio di leale collaborazione**, in quanto le istituzioni dell'UE non solo non hanno giustificato in alcun modo la necessità di assicurare l'immediata entrata in vigore del divieto di trascorrere la notte in cabina durante i periodi in questione e dell'obbligo di garantire che i conducenti tornino al loro luogo di residenza, ma non hanno nemmeno tenuto conto dei dati presentati dagli Stati membri e dalle parti interessate in merito agli ostacoli oggettivi e alla necessità di prevedere un periodo transitorio che avrebbe consentito di prepararsi per le norme modificate.

(¹) Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU 2020, L 249, pag. 49).

(²) Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU 2020, L 249, pag. 1).

Ricorso proposto il 23 ottobre 2020 — Repubblica di Lituania contro Parlamento europeo e Consiglio dell'Unione europea

(Causa C-542/20)

(2021/C 19/29)

Lingua processuale: il lituano

Parti

Ricorrente: Repubblica di Lituania (rappresentata da: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė e R. Petravičius, advokatas)

Convenuti: Parlamento europeo, Consiglio dell'Unione europea

Conclusioni della ricorrente

La ricorrente chiede che la Corte di giustizia voglia:

- annullare l'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento 2020/1055 (¹) nella parte in cui inserisce un articolo 5, paragrafo 1, lettera b), nel regolamento (CE) n. 1071/2009 (²), ai sensi del quale «nello Stato membro di stabilimento un'impresa [...] organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza»;
- annullare l'articolo 2, paragrafo 4, lettera a), del regolamento 2020/1055, che modifica l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009 (³) inserendovi un paragrafo 2 bis, ai sensi del quale «Ai trasportatori non è consentito effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione»;

3. condannare il Parlamento europeo e il Consiglio alle spese del procedimento.

Motivi e principali argomenti

La Repubblica di Lituania basa il suo ricorso sui seguenti motivi:

1. **l'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento 2020/1055**, nella parte in cui inserisce un articolo 5, paragrafo 1, lettera b), nel regolamento (CE) n. 1071/2009, ai sensi del quale «nello Stato membro di stabilimento un'impresa [...] organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza», **è contrario a:**
 - 1.1 **l'articolo 3, paragrafo 3 TUE, gli articoli 11 e 191 TFUE e la politica dell'UE sull'ambiente e il cambiamento climatico.** L'obbligo di ritornare alla sede dell'attività aumenterà il numero di veicoli vuoti che percorrono le strade europee, nonché la quantità di emissioni di CO₂ e l'inquinamento ambientale. Nell'adottare la disposizione impugnata, le istituzioni dell'UE non hanno tenuto conto delle misure relative alla politica dell'Unione europea sull'ambiente e il cambiamento climatico e, in particolare, dei requisiti relativi alla protezione dell'ambiente e degli obiettivi di tutela ambientale promossi nell'ambito del Green Deal europeo e confermati dal Consiglio europeo;
 - 1.2 **all'articolo 26 TFUE e al principio generale di non discriminazione.** La disposizione impugnata è una misura protezionistica mediante la quale si fraziona il mercato dei trasporti dell'UE, si limita la concorrenza e si istituisce un regime discriminatorio nei confronti dei trasportatori degli Stati membri situati ai margini geografici dell'Unione europea (Stati membri periferici). Con questa disposizione, il settore del trasporto internazionale su strada è soggetto a discriminazione anche rispetto ad altri settori dei trasporti;
 - 1.3 **all'articolo 91, paragrafo 2, e all'articolo 94 TFUE.** Le istituzioni dell'UE erano obbligate a tener conto del fatto che la disposizione impugnata avrà un impatto particolarmente significativo sul tenore di vita e sul livello di occupazione negli Stati membri periferici dell'Unione europea e che avrà un impatto particolarmente negativo sulla condizione economica dei trasportatori stabiliti in periferia; le istituzioni dell'UE, tuttavia, non hanno adempiuto a tale obbligo;
 - 1.4 **ai principi di una corretta procedura legislativa**, in quanto la disposizione impugnata è **stata adottata senza alcuna valutazione del suo impatto** e senza un esame adeguato delle sue conseguenze negative in termini sociali ed economiche e dei suoi effetti sull'ambiente;
 - 1.5 **al principio di proporzionalità**, in quanto il requisito fisso di regolare rientro dei veicoli è una misura manifestamente sproporzionata e inappropriata per il raggiungimento dell'obiettivo dichiarato pubblicamente, vale a dire quello di contrastare le cosiddette società di comodo.
2. **L'articolo 2, paragrafo 4, lettera a), del regolamento 2020/1055**, che modifica l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009 inserendovi un paragrafo 2 bis, ai sensi del quale «Ai trasportatori non è consentito effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione», **è contrario a:**
 - 2.1 **all'articolo 3, paragrafo 3, TUE e gli articoli 11 e 191 TFUE**, in quanto il termine obbligatorio di quattro giorni di astensione dall'attività successivo a un trasporto di cabotaggio aumenterà il flusso di trasporto del numero di veicoli vuoti sulle strade dell'Unione europea, con conseguente aumento delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento ambientale. La disposizione impugnata è per tale motivo contraria al requisito, confermato dai Trattati, che, nell'attuazione della politica dei trasporti dell'Unione europea, si debba tener conto delle esigenze di tutela ambientale e degli obiettivi del Green Deal europeo;
 - 2.2 **all'articolo 26 TFUE e al principio di non discriminazione.** Il termine di quattro giorni previsto per l'astensione dall'attività a seguito di un trasporto di cabotaggio crea restrizioni al funzionamento del mercato interno e all'efficienza della catena logistica. Il frazionamento del mercato dei trasporti su strada ha dato luogo a discriminazioni nei confronti dei piccoli Stati membri e dei paesi periferici dell'Unione europea, conferendo al contempo un vantaggio illegale e ingiustificato ai grandi e centrali Stati membri dell'UE unicamente a causa della loro posizione geografica;
 - 2.3 **agli articoli 91, paragrafo 2, e 94 TFUE**, in quanto la disposizione impugnata è stata adottata senza tener conto delle conseguenze negative per la situazione economica dei trasportatori dei piccoli Stati membri e di quelli della periferia dell'Unione europea, nonché per il tenore di vita e il livello di occupazione in tali Stati membri;

- 2.4 **ai principi di una corretta procedura legislativa**, in quanto la disposizione impugnata è stata adottata senza alcuna valutazione del suo impatto e senza un esame adeguato delle sue conseguenze sociali ed economiche negative e dei suoi effetti sull'ambiente;
- 2.5 **al principio di proporzionalità**, in quanto il termine di quattro giorni introdotto per l'astensione dall'attività dopo un trasporto di cabotaggio è una misura inappropriata e sproporzionata rispetto agli obiettivi previsti di chiarire i principi che disciplinano il cabotaggio e di estendere l'efficacia della loro attuazione.

- (¹) Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (GU 2020, L 249, pag. 17).
- (²) Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU 2009 L 300, pag. 51).
- (³) Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU 2009 L 300, pag. 72).

Ricorso proposto il 23 ottobre 2020 — Repubblica di Bulgaria / Parlamento europeo, Consiglio dell'Unione europea

(Causa C-543/20)

(2021/C 19/30)

Lingua processuale: il bulgaro

Parti

Ricorrente: Repubblica di Bulgaria (rappresentanti: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Convenuti: Parlamento europeo, Consiglio dell'Unione europea

Conclusioni della ricorrente

La ricorrente chiede che la Corte voglia:

- annullare l'articolo 1, paragrafo 6, lettere c) e d), del regolamento (CE) 2020/1054 (¹), del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi;
- in subordine, qualora la Corte decida di non accogliere il presente ricorso per parziale annullamento del regolamento controverso, annullare integralmente il regolamento (CE) 2020/1054, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi;
- condannare il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea alle spese.

Motivi e principali argomenti

La ricorrente fonda il proprio ricorso su cinque motivi di ricorso:

1. Violazione dell'articolo 21, paragrafo 1, e dell'articolo 45 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), nonché dell'articolo 45, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (la «Carta»);