

- 3.1 **O princípio da proporcionalidade**, dado que, ao fixar um período de 20 dias até à data da entrada em vigor, as instituições da União (i) não consideraram o facto de que, por razões objetivas e na falta de um período de transição, os Estados-Membros e as transportadoras não têm capacidade de se adaptar às obrigações conforme alteradas, e (ii) não apresentaram quaisquer argumentos para justificar a urgência de pôr esses novos requisitos em vigor;
- 3.2 **O dever de fundamentação, estabelecido no artigo 296.º TFUE**, dado que as instituições da União, ao examinarem a proposta, tinham conhecimento, através da análise do impacto e de outras fontes, de que (i) a proibição de passar o período de dormida na cabine durante os períodos em causa não seria aplicável na prática para a maioria dos Estados-Membros (devido à pouca disponibilidade de uma alternativa de alojamento) e para as empresas de transporte (ii) a obrigação de assegurar que os condutores regressem ao seu local de residência ou ao centro operacional da empresa daria origem a dificuldades práticas uma vez que as normas de execução dessa obrigação não são claras, pelo que as instituições da União estavam obrigadas a apresentar fundamentos para justificar a inexistência de um período de transição ou o não diferimento da entrada em vigor da legislação;
- 3.3 **O princípio da cooperação leal**, dado que as instituições da União não só não justificaram, de forma nenhuma, a necessidade de assegurar a entrada em vigor imediata da proibição de passar a noite na cabine do veículo durante os períodos em causa nem a obrigação de assegurar que os condutores regressem aos seus locais de residência, mas também não tiveram em consideração as informações apresentadas pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas relativamente a obstáculos objetivos e à necessidade de estabelecer um período de transição que permitiria a adaptação às normas alteradas.

(<sup>1</sup>) Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO 2020, L 249, p. 49).

(<sup>2</sup>) Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO 2020, L 249, p. 1).

## Recurso interposto em 23 de outubro de 2020 — República da Lituânia/Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia

(Processo C-542/20)

(2021/C 19/29)

Língua do processo: lituano

### Partes

*Recorrente*: República da Lituânia (representantes: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė e R. Petravičius, advokatas)

*Recorridos*: Parlamento Europeu, Conselho da União Europeia

### Pedidos do recorrente

A recorrente conclui pedindo que o Tribunal de Justiça se digne:

1. Anular o artigo 1.º, ponto 3, do Regulamento 2020/1055 (<sup>1</sup>) na medida em que adita o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009 (<sup>2</sup>) que dispõe que «no Estado-Membro de estabelecimento a empresa deve (...) [o]rganizar a atividade da sua frota de veículos de forma a assegurar que os veículos à disposição da empresa, e que são utilizados no transporte internacional, regressem a um dos centros operacionais situados nesse Estado-Membro o mais tardar oito semanas após terem saído»;
2. Anular o artigo 2.º, ponto 4, alínea a), do Regulamento 2020/1055, que altera o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 (<sup>3</sup>) aditando-lhe o n.º 2-A que dispõe que «[o]s transportadores de mercadorias não podem efetuar operações de cabotagem com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o respetivo veículo trator desse conjunto, no mesmo Estado-Membro antes de expirar um prazo de quatro dias a contar do fim da última operação de cabotagem efetuada nesse Estado-Membro»;

3. Condenar o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia nas despesas.

### Fundamentos e principais argumentos

A República da Lituânia invoca os seguintes fundamentos de recurso:

1. **O artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento 2020/1055**, na medida em que adita o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que dispõe que «[n]o Estado-Membro de estabelecimento a empresa deve (...) [o]rganizar a atividade da sua frota de veículos de forma a assegurar que os veículos à disposição da empresa, e que são utilizados no transporte internacional, regressem a um dos centros operacionais situados nesse Estado-Membro o mais tardar oito semanas após terem saído», **viola**:
  - 1.1 **O artigo 3.º, n.º 3, TUE, os artigos 11.º e 191.º TFUE e a política da União em matéria de ambiente e das alterações climáticas.** A obrigação de regressar ao centro operacional irá contribuir para um aumento do número de veículos vazios nas estradas europeias e do nível de emissões de CO<sub>2</sub> e de poluição ambiental. Quando as instituições da União adotaram a disposição impugnada, não tiveram em consideração as medidas relativas à política da União Europeia em matéria de ambiente e das alterações climáticas, especialmente os requisitos relativos à proteção do ambiente e os objetivos de proteção ambiental promovidos no Pacto Ecológico Europeu e confirmados pelo Conselho Europeu;
  - 1.2 **O artigo 26.º TFUE e o princípio geral da não discriminação.** A disposição impugnada é uma medida protecionista que divide o mercado de transportes da União, limita a concorrência e estabelece um regime discriminatório em relação aos transportadores de mercadorias nos Estados-Membros localizados nas margens geográficas da União Europeia (Estados-Membros periféricos). Esta disposição também sujeita o setor do transporte rodoviário internacional a uma discriminação em comparação com outros setores de transporte;
  - 1.3 **Os artigos 91.º, n.º 2, e 94.º TFUE.** As instituições da União deviam ter em consideração o facto de a disposição impugnada ter um impacto especialmente significativo no nível de vida e no nível de emprego nos Estados-Membros periféricos da União Europeia e de ter um impacto especialmente negativo na situação económica dos transportadores de mercadorias estabelecidos na periferia; no entanto, as instituições da União não cumpriram este dever;
  - 1.4 **O princípio da boa legislação**, dado que a disposição impugnada foi adotada sem qualquer avaliação quanto ao seu impacto e sem uma apreciação adequada das suas consequências económicas e sociais e o seu efeito no ambiente;
  - 1.5 **O princípio da proporcionalidade**, dado que a obrigação estabelecida de regresso regular dos veículos é uma medida manifestamente desproporcionada e inadequada para alcançar o objetivo publicamente declarado, designadamente o de combater as chamadas «empresas de fachada».
2. **O artigo 2.º, n.º 4, alínea a), do Regulamento 2020/1055**, que altera o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 aditando o n.º 2-A que dispõe que «[o]s transportadores de mercadorias não podem efetuar operações de cabotagem com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o respetivo veículo trator desse conjunto, no mesmo Estado-Membro antes de expirar um prazo de quatro dias a contar do fim da última operação de cabotagem efetuada nesse Estado-Membro», **viola**:
  - 2.1 **O artigo 3.º, n.º 3, TUE e os artigos 11.º e 191.º TFUE**, na medida em que o período obrigatório de quatro dias que impede atividade após uma operação de cabotagem irá aumentar o fluxo de transporte do número de veículos vazios nas estradas da União Europeia e irá resultar num aumento das emissões de CO<sub>2</sub> e da poluição ambiental. Por este motivo, a disposição impugnada é contrária à obrigação, confirmada nos Tratados, de que, na implementação da política de transportes da União Europeia, devem ser tidos em conta os requisitos de proteção ambiental e os objetivos do Pacto Ecológico Europeu;
  - 2.2 **O artigo 26.º TFUE e o princípio da não discriminação.** O período de quatro dias estabelecido para impedir atividade após uma operação de cabotagem cria restrições para a operação do mercado interno e para a eficiência da cadeia logística. A divisão do mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias cria uma discriminação contra os pequenos Estados-Membros e contra os que estão localizados na periferia da União Europeia, ao mesmo tempo que confere uma vantagem ilícita e injustificada aos grandes Estados-Membros centrais da União apenas devido à sua localização geográfica;
  - 2.3 **Os artigos 91.º, n.º 2, e 94.º TFUE**, dado que a disposição impugnada foi adotada sem tomar em consideração as consequências negativas para a situação económica dos transportadores de mercadorias dos pequenos Estados-Membros e dos situados na periferia da União Europeia, e para o nível de vida e de emprego nesses Estados-Membros;

- 2.4 **Os princípios da segurança jurídica**, dado que a disposição impugnada foi adotada sem qualquer avaliação quanto ao seu impacto e sem uma apreciação adequada das suas consequências económicas e sociais e do seu efeito no ambiente;
- 2.5 **O princípio da proporcionalidade**, dado que o período de quatro dias estabelecido para impedir atividade após uma operação de cabotagem é uma medida inadequada que é desproporcionada relativamente aos objetivos pretendidos de clarificação dos princípios que regulam a cabotagem e aumentar a eficácia da respetiva implementação.

- 
- (<sup>1</sup>) Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários (JO 2020, L 249, p. 17).
- (<sup>2</sup>) Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO 2009, L 300, p. 51).
- (<sup>3</sup>) Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO 2009, L 300, p. 51).

---

**Recurso interposto em 23 de outubro de 2020 — República da Bulgária/Parlamento Europeu,  
Conselho da União Europeia**

**(Processo C-543/20)**

(2021/C 19/30)

*Língua do processo: búlgaro*

**Partes**

*Recorrente:* República da Bulgária (representantes: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

*Recorridos:* Parlamento Europeu, Conselho da União Europeia

**Pedidos da recorrente**

A recorrente pede que o Tribunal de Justiça se digne:

- anular o artigo 1.º, n.º 6, alíneas c) e d), do Regulamento (UE) 2020/1054 (<sup>1</sup>) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos;
- em alternativa, caso o Tribunal de Justiça decida não anular parcialmente o Regulamento controvertido, anular na totalidade o Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos;
- condenar o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia nas despesas.

**Fundamentos e principais argumentos**

A recorrente invoca cinco fundamentos de recurso:

1. Violação dos artigos 21.º, n.º 1, e 45.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), bem como do artigo 45.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (a seguir «Carta»).