

- 3.1. **principiul proporționalității**, în măsura în care, prin stabilirea termenului de intrare în vigoare la douăzeci de zile, instituțiile Uniunii (i) nu au luat în considerare faptul că, din motive obiective și în lipsa unei perioade tranzitorii, statele membre și transportatorii nu se pot adapta obligațiilor astfel cum sunt acestea modificate și (ii) nu au prezentat niciun argument care să justifice o asemenea urgență pentru intrarea în vigoare a acestor noi obligații;
- 3.2. **obligația de motivare, prevăzută la articolul 296 TFUE**, întrucât, cu ocazia examinării propunerii, instituțiile Uniunii Europene știau, datorită analizei de impact și din alte surse, că (i) interdicția de a efectua perioada de repaus la bordul vehiculului în perioadele în cauză ar fi inaplicabilă în practică pentru majoritatea statelor membre (ca urmare a insuficienței ofertei unor alte locuri de cazare), precum și pentru întreprinderile de transport, (ii) obligația de a face în așa fel încât conducătorii auto să se întoarcă la locul lor de reședință sau la centrul operațional al întreprinderii ar genera dificultăți practice, întrucât normele de punere în aplicare a acestei obligații nu sunt clare, astfel încât instituțiile Uniunii Europene trebuiau să aducă argumente pentru a justifica lipsa unei perioade de tranziție sau de amânare a intrării în vigoare a reglementării;
- 3.3. **principiul cooperării loiale**, întrucât nu numai că instituțiile Uniunii Europene nu au justificat deloc necesitatea de a asigura intrarea în vigoare fără întârziere a interdicției de a petrece noaptea la bordul vehiculului în perioadele în cauză și a obligației de a face în așa fel încât conducătorii auto să se întoarcă la locul lor de reședință, dar, în plus, acestea nu au luat în considerare datele prezentate de state membre și de persoanele interesate referitoare la obstacolele obiective și la necesitatea de a prevedea o perioadă tranzitorie care ar permite adaptarea la reglementarea modificată.

(¹) Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO 2020, L 249, p. 49).

(²) Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO 2020, L 249, p. 1).

Acțiune introdusă la 23 octombrie 2020 – Republica Lituania/Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene

(Cauza C-542/20)

(2021/C 19/29)

Limba de procedură: lituaniana

Părțile

Reclamantă: Republica Lituania (reprezitanți: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė și R. Petravičius, avocați)

Pârâți: Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene

Concluziile reclamantei

Reclamanta solicită Curții de Justiție:

1. anularea articolului 1 punctul 3 din Regulamentul 2020/1055 (¹), în măsura în care introduce un articol 5 alineatul (1) litera (b) în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 (²), care prevede că „în statul membru de stabilire o întreprindere trebuie [...] să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru respectiv în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta”;
2. anularea articolului 2 punctul 4 litera (a) din Regulamentul 2020/1055, care modifică articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 (³) prin introducerea unui alineat (2a) care prevede că „operatorii de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv”;

3. obligarea Parlamentului European și a Consiliului la plata cheltuielilor de judecată.

Motivele și principalele argumente

În susținerea acțiunii sale, Republica Lituania invocă următoarele motive:

1. **Articolul 1 punctul 3 din Regulamentul 2020/1055**, în măsura în care introduce un articol 5 alineatul (1) litera (b) în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, care prevede că „*în statul membru de stabilire o întreprindere trebuie [...] să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru respectiv în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta*”, **încalcă**:
 - 1.1 **articolul 3 alineatul (3) TUE, articolele 11 și 119 TFUE și politica Uniunii Europene cu privire la mediu și schimbările climatice.** Obligația de a se întoarce la centrul operațional va crește numărul curselor fără încărcătură pe drumurile europene, precum și valoarea emisiilor de CO₂ și a poluării mediului. Atunci când au adoptat dispoziția atacată, instituțiile UE nu au luat în considerare măsurile privind politica Uniunii Europene cu privire la mediu și schimbările climatice, în special cerințele referitoare la protecția mediului și la obiectivele de protecție a mediului promovate în Pactul Verde European și confirmate de Consiliul European;
 - 1.2 **articolul 26 TFUE și principiul general al nediscriminării.** Dispoziția atacată este o măsură protecționistă prin care piața transporturilor în Uniunea Europeană este divizată, competiția este restricționată și este stabilit un regim discriminatoriu în privința conducătorilor auto din state membre situate în extremitățile geografice ale Uniunii Europene (state membre periferice). Prin această dispoziție, sectorul transportului rutier internațional este de asemenea supus discriminării în raport cu alte sectoare de transport;
 - 1.3 **articolul 91 alineatul (2) și articolul 94 TFUE.** Instituțiile Uniunii Europene aveau obligația de a lua în considerare faptul că dispoziția atacată va avea un impact deosebit de semnificativ asupra nivelului de trai și a nivelului de ocupare a forței de muncă în statele membre periferice ale Uniunii Europene și va influența într-un mod deosebit de negativ situația economică a conducătorilor auto rezidenți la periferie; cu toate acestea, instituțiile UE nu și-au îndeplinit această obligație;
 - 1.4 **principiul bunei legiferări**, întrucât dispoziția atacată a fost **adoptată fără nicio evaluare a impactului său** și fără o examinare corespunzătoare a consecințelor sale negative sociale și economice și a efectului său asupra mediului;
 - 1.5 **principiul proporționalității**, întrucât obligația stabilită de întoarcere periodică a vehiculelor este o măsură vădit disproporționată și necorespunzătoare pentru realizarea obiectivului declarat public, și anume combaterea fenomenului așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală”.
2. **Articolul 2 punctul 4 litera (a) din Regulamentul 2020/1055**, care modifică articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prin introducerea unui alineat (2a) care prevede că „*operatorii de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv*”, **încalcă**:
 - 2.1 **articolul 3 alineatul (3) TUE și articolele 11 și 119 TFUE**, întrucât perioada obligatorie de patru zile de abținere de la activitate după o operațiune de cabotaj va crește fluxul de transport al numărului curselor fără încărcătură pe drumurile din Uniunea Europeană și va avea ca rezultat o creștere a emisiilor de CO₂ și a poluării mediului. Pentru acest motiv dispoziția atacată este contrară obligației, confirmate de tratate, ca, la punerea în aplicare a politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor, să se țină seama de cerințele de protecție a mediului și de obiectivele Pactului Verde European;
 - 2.2 **articolul 26 TFUE și principiul nediscriminării.** Perioada de patru zile prevăzută de abținere de la activitate după o operațiune de cabotaj creează restricții pentru funcționarea pieței interne și pentru eficiența lanțului logistic. Partiționarea pieței transportului rutier de mărfuri a dat naștere unei discriminări față de statele membre mici și față de cele de la periferia Uniunii Europene, conferind în același timp un avantaj nelegal și nejustificat statelor membre mari centrale ale Uniunii Europene, doar pe baza locației lor geografice;
 - 2.3 **articolul 91 alineatul (2) și articolul 94 TFUE**, întrucât dispoziția atacată a fost adoptată fără a lua în considerare consecințele negative asupra situației economice a transportatorilor de mărfuri din statele membre mici și a celor de la periferia Uniunii Europene și asupra nivelului de trai și a nivelului de ocupare a forței de muncă în aceste state membre;

- 2.4 **principiul bunei legiferări**, întrucât dispoziția atacată a fost adoptată fără nicio evaluare a impactului său și fără o examinare corespunzătoare a consecințelor sale negative sociale și economice și a efectului său asupra mediului;
- 2.5 **principiul proporționalității**, întrucât perioada prevăzută de patru zile de abținere de la activitate ulterioară unei operațiuni de cabotaj este o măsură necorespunzătoare disproporționată în raport cu obiectivele urmărite de clarificare a principiilor care reglementează cabotajul și de extindere a eficacității punerii lor în aplicare.

(¹) Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier (JO 2020, L 249, p. 17).

(²) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO 2009, L 300, p. 51).

(³) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO 2009, L 300, p. 72).

Acțiune introdusă la 23 octombrie 2020 – Republica Bulgaria/Parlamentul European și Consiliul

(Cauza C-543/20)

(2021/C 19/30)

Limba de procedură: bulgara

Părțile

Reclamantă: Republica Bulgaria (reprezentanți: I. Zaharieva, T. Mitova, M. Georgieva, agenți)

Pârâți: Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene

Concluziile reclamantei

Reclamanta solicită Curții:

- Anularea articolului 1 alineatul (6) literele (c) și (d) din Regulamentul (UE) 2020/1054 (¹) al Regulamentului (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor;
- cu titlu subsidiar, în cazul în care Curtea ar considera că cererea de anulare în parte a regulamentului atacat nu poate fi admisă, anularea în tot a Regulamentului (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor și
- obligarea Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene la plata cheltuielilor de judecată.

Motivele și principalele argumente

Reclamanta invocă cinci motive în susținerea acțiunii sale:

1. încălcarea articolului 21 alineatul (1) și a articolului 45 TFUE, precum și a articolului 45 alineatul (1) din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene;