

- 3.1. **Zasadę proporcjonalności**, ze względu na to, że poprzez ustalenie terminu wejścia w życie rozporządzenia 2020/1054 na dwadzieścia dni, instytucje Unii (i) nie uwzględniły, iż z obiektywnych powodów i w braku okresu przejściowego państwa członkowskie i przewoźnicy nie mogą dostosować się do zmienionych obowiązków oraz (ii) nie przedstawiły żadnych argumentów uzasadniających taki pilny charakter dla wejścia w życie tych nowych obowiązków.
- 3.2. **Obowiązek uzasadnienia ustanowiony w art. 296 TFUE**, ponieważ w trakcie analizy wniosku instytucjom Unii było wiadomo, dzięki ocenie skutków i z innych źródeł, że (i) zakaz spędzania nocy w kabinie w danych okresach nie będzie miał w praktyce zastosowania w odniesieniu do większości państw członkowskich (z powodu niedostatecznej oferty innych miejsc zakwaterowania) oraz dla przedsiębiorstw transportowych, (ii) obowiązek zapewnienia kierowcom powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa spowodowałoby trudności w zastosowaniu, gdyż zasady wdrożenia tego obowiązku nie są jasne, skutkiem czego instytucje Unii powinny przedstawić argumenty na poparcie braku okresu przejściowego lub przełożenia wejścia uregulowania w życie.
- 3.3. **Zasadę lojalnej współpracy**, ponieważ nie tylko instytucje Unii nie uzasadniły w żaden sposób potrzeby zapewnienia bezwzględnego wejścia w życie zakazu spędzania nocy w kabinie pojazdu w danych okresach i obowiązku zapewnienia kierowcom powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy, ale ponadto nie uwzględniły danych przedstawionych przez państwa członkowskie i zainteresowane osoby w odniesieniu do obiektywnych przeszkód i potrzeby ustanowienia okresu przejściowego, który pozwoliłby na dostosowanie się do zmienionych przepisów.

(¹) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. 2020, L 249, s. 49).

(²) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. 2020, L 249, s. 1).

Skarga wniesiona w dniu 23 października 2020 r. – Republika Litewska/Parlament Unii Europejskiej i Rada Unii Europejskiej

(Sprawa C-542/20)

(2021/C 19/29)

Język postępowania: litewski

Strony

Strona skarżąca: Republika Litewska (przedstawiciele: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė i R. Petravičius, advokatas)

Strona pozwana: Parlament Unii Europejskiej, Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

Skarżąca wnosi do Trybunału o:

1. Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 3 rozporządzenia 2020/1055 (¹) w zakresie, w jakim wprowadza on do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (²) art. 5 ust. 1 lit. b), który stanowi, że „przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim siedziby [...] organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia”.
2. Stwierdzenie nieważności art. 2 pkt 4 lit. a) rozporządzenia 2020/1055, który zmienia art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 (³) poprzez wprowadzenie w tym artykule ust. 2a, który stanowi, że „Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim”.

3. Obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie swej skargi Republika Litewska podnosi następujące zarzuty:

1. **Artykuł 1 pkt 3 rozporządzenia 2020/1055** w zakresie, w jakim wprowadza on w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 art. 5 ust. 1 lit. b), który stanowi, że „przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim siedziby [...] organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia”, **jest niezgodny z:**
 - 1.1 **Artykułem 3 ust. 3 TUE, art. 11 i 191 TFUE i z polityką Unii w dziedzinie środowiska i zmian klimatu.** Wymóg powrotu do bazy eksploatacyjnej zwiększy liczbę pojazdów bez ładunku na drogach europejskich, a także ilość emisji CO₂ i zanieczyszczenie środowiska. Instytucje Unii przyjmując zaskarżony przepis, nie uwzględniły środków dotyczących polityki Unii Europejskiej w dziedzinie środowiska i polityki w dziedzinie zmian klimatu w szczególności wymogów odnoszących się do ochrony środowiska i celów ochrony środowiska wspieranych w Europejskim Zielonym Ładzie i potwierdzonych przez Radę Europejską.
 - 1.2 **Artykułem 26 TFUE i ogólną zasadą niedyskryminacji.** Zaskarżony przepis jest środkiem protekcyjnym, poprzez który wprowadzono podział rynku przewozów Unii, ograniczenie konkurencji i ustanowiono dyskryminacyjny system wobec przewoźników w państwach członkowskich położonych na obrzeżach geograficznych Unii Europejskiej (peryferyjne państwa członkowskie). Poprzez ten środek sektor międzynarodowego transportu drogowego jest narażony na dyskryminację w porównaniu z innymi sektorami transportu.
 - 1.3 **Artykułem 91 ust. 2 i art. 94 TFUE.** Instytucje Unii były zobowiązane uwzględnić okoliczność, że zaskarżony przepis będzie miał szczególnie duży wpływ na jakość życia i poziom zatrudnienia w peryferyjnych państwach członkowskich Unii Europejskiej i będzie wpływał w szczególnie negatywny sposób na sytuację gospodarczą przewoźników mających siedzibę na peryferiach; jednakże instytucje Unii nie wypełniły tego obowiązku.
 - 1.4 **Zasadami prawidłowej procedury prawodawczej,** ze względu na **przyjęcie** zaskarżonego przepisu **bez żadnej oceny co do jego skutków** i bez właściwej oceny jego negatywnych konsekwencji społecznych i gospodarczych oraz jego oddziaływania na środowisko.
 - 1.5 **Zasadą proporcjonalności,** ze względu na to, że ustanowiony wymóg regularnego powrotu pojazdów jest w sposób oczywisty środkiem nieproporcjonalnym i niewłaściwym do osiągnięcia publicznie ogłoszonego celu, mianowicie zwalczaniu wykorzystywania tak zwanych firm „skrzynek pocztowych”.
2. **Artykuł 2 pkt 4 lit. a) rozporządzenia 2020/1055,** który wprowadza zmianę w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 poprzez dodanie do niego ust. 2a, który stanowi, że „Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim”, **jest niezgodny z:**
 - 2.1 **Artykułem 3 ust. 3 TUE oraz art. 11 i 191 TFUE,** ponieważ obowiązkowy czterodniowy okres powstrzymania się od działalności po przewozie kabotażowym zwiększy ruch pojazdów bez ładunku na drogach Unii Europejskiej i spowoduje zwiększone emisje CO₂ oraz zanieczyszczenie środowiska. Zaskarżony przepis jest z tego powodu sprzeczny z potwierdzonym w traktatach wymogiem, że przy wdrażaniu polityki transportowej Unii Europejskiej należy uwzględnić wymogi ochrony środowiska i cele Europejskiego Zielonego Ładu.
 - 2.2 **Artykułem 26 TFUE i zasadą niedyskryminacji.** Czterodniowy okres, w trakcie którego nie można prowadzić działalności po przewozie kabotażowym, wprowadza ograniczenia w odniesieniu do funkcjonowania rynku wewnętrznego i w odniesieniu do efektywności łańcucha logistycznego. Podział rynku przewozów drogowych spowodował dyskryminację małych państw członkowskich i państw położonych na peryferiach Unii Europejskiej, jednocześnie przysparzając bezprawną i nieuzasadnioną korzyść dużym państwom członkowskim położonym w centrum Unii, jedynie ze względu na ich położenie geograficzne.
 - 2.3 **Artykułem 91 ust. 2 i art. 94 TFUE,** ze względu na to, że zaskarżony przepis został przyjęty bez uwzględnienia negatywnych skutków dla sytuacji gospodarczej przewoźników z małych państw członkowskich i z państw członkowskich położonych na peryferiach Unii Europejskiej oraz dla jakości życia i poziomu zatrudnienia w tych państwach członkowskich.

- 2.4 **Zasadami prawidłowej procedury prawodawczej**, ze względu na to, że zaskarżony przepis został przyjęty bez oceny co do jego skutków i bez właściwej oceny jego negatywnych konsekwencji społecznych i gospodarczych oraz jego oddziaływania na środowisko;
- 2.5 **Zasadami proporcjonalności**, ze względu na to, że czterodniowy okres, w którym nie można prowadzić działalności po przewozie kabotażowym jest niewłaściwym środkiem, który jest nieproporcjonalny do zamierzonego celu służącego wyjaśnieniu zasad regulujących kabotaż i rozszerzeniu skuteczności wprowadzenia ich w życie.

- (¹) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. 2020 L 249, s. 17).
- (²) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. 2009, L 300, s. 51).
- (³) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. 2009, L 300, s. 72).

Skarga wniesiona w dniu 23 października 2020 r. – Republika Bułgarii / Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

(Sprawa C-543/20)

(2021/C 19/30)

Język postępowania: bułgarski

Strony

Strona skarżąca: Republika Bułgarii (przedstawiciele: L. Zachariewa, Cw. Mitowa, M. Georgiewa)

Strona pozwana: Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

Strona skarżąca wnosi do Trybunału o:

- uchylenie art. 1 ust. 6 lit. c) i d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 (¹) z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów;
- alternatywnie, na wypadek gdyby Trybunał stwierdził, że podstawowe żądanie dotyczące częściowego uchylenia spornego rozporządzenia nie może być uwzględnione, uchylenie w całości rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów; i
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami niniejszego postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi strona skarżąca podnosi łącznie 5 zarzutów:

1. Naruszenie art. 21 ust. 1 i art. 45 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”), a także art. 45 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”).