

Obydwa te środki są nieproporcjonalne w porównaniu z negatywnym oddziaływaniem na przedsiębiorstwa przewozu drogowego w państwach członkowskich Unii, w szczególności tych położonych na obrzeżach Unii.

2. Zarzut drugi dotyczący nieuzasadnionego ograniczenia swobody przedsiębiorczości ustanowionej w art. 49 TFUE

Rumunia twierdzi, że środek wprowadzony przez art. 1 pkt 3 generuje znaczne koszty operacyjne dla przedsiębiorstw transportu drogowego z siedzibą w państwie członkowskim położonym na obrzeżach Unii. Rentowność i atrakcyjność tworzenia takich przedsiębiorstw w tych państwach członkowskich ulegnie wyraźnemu obniżeniu. Ponadto działające już w nich przedsiębiorstwa przeniosą swą działalność do państw zachodniej Europy w celu zmniejszenia negatywnych skutków wynikających z obowiązku powrotu w ciągu ośmiu tygodni pojazdu do bazy eksploatacyjnej w państwie członkowskim siedziby.

Środek ten stanowi zatem ograniczenie swobody przedsiębiorczości w rozumieniu art. 49 TFUE. Ograniczenie to nie jest uzasadnione.

3. Zarzut trzeci dotyczący naruszenia zasady niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową ustanowionej w art. 18 TFUE

Rumunia twierdzi, że środek który przewiduje powrót pojazdu do bazy eksploatacyjnej państwa członkowskiego siedziby w ciągu ośmiu tygodni jak i dodatkowe ograniczenia dotyczące przewozów kabotażowych są sprzeczne z celami konwergencji Unii i mają charakter protekcyjny, tworząc istotne przeszkody w dostępie do rynku przewozów dla przewoźników niebędących rezydentami.

Środki te – mimo iż pozornie nie mają dyskryminującego charakteru – wywierają *de facto* wpływ o różnym natężeniu na poziomie państw członkowskich w zakresie w jakim w znaczący i nieproporcjonalny sposób oddziałują na działalność gospodarczą przedsiębiorstw przewozu drogowego z siedzibą w państwach członkowskich położonych na obrzeżach Unii.

Ponadto, środki o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/1055, rozporządzeniu (UE) 2020/1054⁽¹⁾ oraz dyrektywie (UE) 2020/1057⁽²⁾ (dotyczące dodatkowych ograniczeń w przewozie kabotażowym, powrotu pojazdu do centrum operacyjnego państwa członkowskiego siedziby w ciągu ośmiu tygodni, powrotu kierowcy co cztery tygodnie, zakazu spędzania okresu regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu oraz delegowania kierowców) zostały pomyślane jako filary zintegrowanego pakietu legislacyjnego, w kontekście którego wyłącznie analiza łącznych skutków tych środków może ilustrować ich rzeczywisty wpływ na rynek przewozów.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

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

(Sprawa C-548/20)

(2021/C 19/35)

Język postępowania: rumuński

Strony

Strona skarżąca: Rumunia (przedstawiciele: E. Gane, L. Lițu i M. Chicu, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

Strona skarżąca wnosi do Trybunału o:

— stwierdzenie nieważności części dyrektywy (UE) 2020/1057, w szczególności art. 1 ust. 3–6;

oraz, tytułem żądania ewentualnego, wyłącznie gdyby Trybunał miał orzec, że przepisy te są nierozzerwalnie związane z innymi przepisami dyrektywy (UE) 2020/1057 lub odnoszą się do istoty tego aktu, stwierdzenie nieważności całości tego aktu prawodawczego Unii;

— obciążenie Parlamentu i Rady kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi Rumunia podnosi dwa zarzuty:

1. Zarzut pierwszy dotyczący naruszenia zasady proporcjonalności ustanowionej w art. 5 ust. 4 TUE

Rumunia twierdzi, że rozwiązanie polegające na odwołaniu się do kryterium rodzajów operacji transportu drogowego w celu wskazania przypadków, w których znajdują zastosowanie przepisy z dziedziny delegowania w sektorze transportu drogowego nie zostało poddane przez Komisję ocenie w zakresie jego wpływu i nie zostało poparte żadnym sprawozdaniem, badaniem czy danymi naukowymi.

Współprawodawcy w niniejszym przypadku mieli obowiązek przeprowadzenia oceny wpływu, gdyż dokonali oni istotnej zmiany wniosku Komisji, nie dysponując przy tym dostatecznymi informacjami pozwalającymi im na dokonanie oceny proporcjonalności nowego środka.

Ponadto kryterium rodzajów operacji transportu drogowego stwarza niepewność w zakresie wskazania przyjmującego państwa członkowskiego i obowiązujących przepisów. W rezultacie odwołanie się do takiego kryterium zagraża pewności prawa, i jest sprzeczne w szczególności z celami zadeklarowanymi w dyrektywie (UE) 2020/1057.

Co więcej zastosowanie przepisów w dziedzinie delegowania w sektorze transportu drogowego w świetle kryterium operacji transportu może wpływać na właściwą dla tego sektora elastyczność i szybkość.

2. Zarzut drugi dotyczący naruszenia zasady niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową ustanowionej w art. 18 TFUE

Rumunia twierdzi, że ponieważ rynek międzynarodowego transportu jest obiektywnie zcentralizowany/spolaryzowany, a odsetek przewoźników z państw członkowskich położonych na obrzeżach Unii na rynku międzynarodowego przewozu zwiększa się oczywiście jest, że przewoźnicy znajdujący się na tym obszarze będą w głównej mierze ponosić koszty administracyjne i obciążenia finansowe związane z delegowaniem, a środki tego rodzaju jak art. 1 ust. 3–6 dyrektywy (UE) 2020/1057 zniechęcają ich do dokonywania odnośnych operacji.

Ponadto, środki o których mowa w dyrektywie (UE) 2020/1057, rozporządzeniu (UE) 2020/1054⁽¹⁾ oraz rozporządzeniu (UE) 2020/1055⁽²⁾ (dotyczące dodatkowych ograniczeń w przewozie kabotażowym, powrotu pojazdu do centrum operacyjnego państwa członkowskiego siedziby w ciągu ośmiu tygodni, powrotu kierowcy co cztery tygodnie, zakazu spędzania okresu regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu oraz delegowania kierowców) zostały pomyślane jako filary zintegrowanego pakietu legislacyjnego, w kontekście którego wyłącznie analiza łącznych skutków tych środków może ilustrować ich rzeczywisty wpływ na rynek przewozów.

- ⁽¹⁾ 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).
- ⁽²⁾ 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).

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

(Sprawa C-549/20)

(2021/C 19/36)

Język postępowania: grecki

Strony

Strona skarżąca: Republika Cypryjska (przedstawiciel: Eirini Neofytou)

Strona pozwana: Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

- Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym⁽¹⁾ w zakresie, w jakim wspomniany przepis wprowadza zmianę brzmienia art. 5 ust. 1 lit. b) nr 1071/2009. Tytułem żądania ewentualnego, na wypadek gdyby Trybunał stwierdził, że powyższe żądanie nie jest możliwe, skarżąca wnosi do Trybunału o stwierdzenie nieważności art. 1 ust. 3 w całości;
- tytułem dalszego żądania ewentualnego, na wypadek gdyby Trybunał uznał za niedopuszczalną skargę o stwierdzenie częściowej nieważności zaskarżonego rozporządzenia, jak wnoszono w pierwszym żądaniu skargi, stwierdzenie nieważności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym;
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi skarżąca podnosi siedem zarzutów zmierzających do stwierdzenia nieważności.

Pierwszy zarzut zmierzający do stwierdzenia nieważności: skarżąca utrzymuje, że pozwani naruszyli art. 90 TFUE w związku z art. 3 ust. 3 TUE, art. 11 TFUE, art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, art. 3 ust. 5 TUE, art. 208 ust. 2 i art. 216 ust. 2 TFUE oraz Traktat paryski.

Drugi zarzut zmierzający do stwierdzenia nieważności: skarżąca utrzymuje, że pozwani naruszyli zasadę proporcjonalności zapisaną w art. 5 ust. 4 TUE i w art. 1 Protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności załączonego do traktatu UE i traktatu FUE.