

2. Zarzut drugi dotyczący formalnej niezgodności z prawem zaskarżonej decyzji

- strona pozwana nie wezwała skarżącą do przedstawienia niezbędnych dodatkowych danych i bez tych danych wydała błędną decyzję, zgodne z którą właściwy rynek (produktowy) nie obejmuje towarowego transportu drogowego, przez co naruszyła zasadę dobrej administracji;
- strona pozwana nie uzasadniła wystarczająco zaskarżonej decyzji w odniesieniu do motywów trzeciego, czwartego i piątego, ponieważ nie odniosła się do swoich wcześniejszych decyzji, które są korzystne dla skarżącej, przez co naruszyła podstawowe wymogi formalne.

3. Zarzut trzeci dotyczący materialnej niezgodności z prawem zaskarżonej decyzji ze względu na błędną definicję właściwego rynku (produktowego)

- strona pozwana wbrew własnej praktyce [na przykład decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/132 z dnia 24 stycznia 2017 r.] ograniczyła właściwy rynek (produktowy) do rynku transportu kolejowego w miejsce rynku transportu kolejowego, drogowego i lotniczego;
- strona pozwana naruszyła w ten sposób zasadę równego traktowania i zakaz dyskryminacji strony skarżącej, ponieważ w wyżej przywołanej sprawie, zasadniczo podobnej, wydała decyzję korzystną dla wnioskodawcy, natomiast wniosek skarżącej rozpatrzyła odmownie.

4. Zarzut czwarty dotyczący materialnej niezgodności z prawem zaskarżonej decyzji ze względu na błędną definicję właściwego rynku geograficznego

- strona pozwana w sposób nieuzasadniony ograniczyła rynek geograficzny do terytorium Republiki Słowenii na podstawie błędnego tłumaczenia sprawozdania specjalnego nr 8/2016 zatytułowanego „Železniški promet v EU še vedno ni na pravi poti”, wydanego przez Trybunał Obrachunkowy, bez uwzględnienia przesłanek i dowodów strony skarżącej, która faktycznie prowadzi działalność zawodową w dziedzinie transportu międzynarodowego.

5. Zarzut piąty dotyczący materialnej niezgodności z prawem zaskarżonej decyzji ze względu na nieuwzględnienie wszystkich wskaźników oceny konkurencji

- strona pozwana, w ramach oceny konkurencji, uwzględniła wyłącznie udział w rynku skarżącej, chociaż powinna była uwzględnić szereg innych wskaźników, takich jak rzeczywista lub potencjalna obecność konkurentów, zgodnie z art. 34 ust. 2 dyrektywy 2014/25/UE; strona pozwana nie uwzględniła wejścia na rynek czterech nowych konkurentów poza trzema istniejącymi konkurentami oraz faktu, że w przyszłości udział strony skarżącej w rynku będzie nadal spadał;
- strona pozwana, uwzględniając wyłącznie udział w rynku strony skarżącej, niesłusznie stwierdziła, że ów udział (85,21 %) jest zbyt duży, aby uznać, że rynek jest otwarty na konkurencję, pomimo iż w swojej wcześniejszej praktyce uznawała już, że udziały rzędu 86,7 % i 73,6 % nie są zbyt duże, jeżeli weźmie się pod uwagę inne okoliczności (decyzja Komisji 2007/706/WE z dnia 29 października 2007 r. i decyzja Komisji 2006/422/WE z dnia 29 października 2007 r.).

---

**Skarga wniesiona w dniu 17 września 2020 r. – Evropská vodní doprava-sped. i in./Parlament i Rada**

**(Sprawa T-576/20)**

(2020/C 433/68)

*Język postępowania: niemiecki*

**Strony**

*Strona skarżąca:* Evropská vodní doprava-sped. s. r. o. (Praga, Republika Czeska), Konakl s. r. o. (Klíčany, Republika Czeska), Eurex AD s. r. o. (Děčín, Republika Czeska), Ladislav Říha (Heřmanov, Republika Czeska), Vladimír Hurých (Ústí nad Labem, Republika Czeska) (przedstawiciel: A. Verny, adwokat)

*Strona pozwana:* Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

## Żądania

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności rozporządzenia (UE) 2020/1054 <sup>(1)</sup> zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, które zostało wydane na podstawie dyrektywy (UE) 2018/957 <sup>(2)</sup>, w drodze której [została zmieniona] dyrektywa 96/71/WE <sup>(3)</sup> dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług;
- stwierdzenie nieważności rozporządzenia (UE) 2020/1055 <sup>(4)</sup> zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym, które zostało wydane na podstawie dyrektywy (UE) 2018/957, w drodze której [została zmieniona] dyrektywa 96/71/WE dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług;
- stwierdzenie nieważności dyrektywy (UE) 2020/1057 <sup>(5)</sup> dotyczącej ukształtowania dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE <sup>(6)</sup>, która została wydane na podstawie dyrektywy (UE) 2018/957, w drodze której [została zmieniona] dyrektywa 96/71/WE dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług;
- w razie stwierdzenia dopuszczalności, połączenie niniejszego postępowania do celów łącznego rozpoznania, w drodze analogicznego zastosowania art. 68 regulaminu postępowania przed Sądem, ze sprawami C-626/18 i C-620/18;
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej zgodnie z art. 87§ 2 regulaminu postępowania przed Sądem obowiązkiem zwrotu niezbędnych kosztów.

## Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi strona skarżąca podnosi następujące zarzuty.

Przedmiotem skargi są przede wszystkim, i to w przewidzianym terminie, przepisy prawne ustanowione przez Parlament Europejski i Radę Europejską, które rzekomo dyskryminują względnie stawiają skarżących w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej, zgodnie z trzema pierwszymi żądaniami zawartymi w skardze, które to przepisy zostały wydane na podstawie dyrektywy (UE) 2018/957, w drodze której [została zmieniona] dyrektywa 96/71/WE dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Zdaniem skarżących, treść wyżej wymienionych przepisów zawiera istotną przewagę dla sektora transportu drogowego w postaci tzw. „pakietu dotyczącego transportu drogowego” względem przepisów, które pozostają bezwzględnie obowiązujące dla skarżących na mocy dyrektywy (UE) 2018/957.

Tytułem żądania ewentualnego, skarżące – podobnie jak Rzeczpospolita Polska w sprawie C-626/18 i Węgry w sprawie C-620/18 – wnoszą o stwierdzenie nieważności dyrektywy 2018/957 w części lub, tytułem żądania ewentualnego, w całości, ponieważ dyrektywa ta stanowi podstawę opisanej powyżej dyskryminacji skarżącego sektora usług.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. 2018, L 173, s. 16).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. 1997, L 18, s. 1- wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 5 t. 2, s. 431–436)

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. 2006, L 102, s. 35).