

3. Naruszenie zasady równego traktowania i niedyskryminacji (art. 18 TFUE i art. 20 i 21 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej), zasady równości państw członkowskich przed traktatami (art. 4 ust. 2 TUE), i – w razie potrzeby – art. 95 ust. 1 TFUE.
4. Naruszenie art. 91 ust. 1 TFUE.
5. Naruszenie art. 90, art. 91 ust. 2 TFUE, art. 94 TFUE, art. 3 ust. 3 TUE.
6. Naruszenie prawa do swobodnego wykonywania zawodu, swobody przedsiębiorczości określonej w art. 49 TFUE i art. 15 i 16 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.
7. Naruszenie art. 58 ust. 1 w związku z art. 91 TFUE i – alternatywnie – art. 56 TFUE.

(¹) Dz.U. 2020, L 249, s. 17.

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

(Sprawa C-546/20)

(2021/C 19/33)

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 rozporządzenia (UE) 2020/1054, w szczególności:

— art. 1 pkt 6 lit. c), który dokonuje zmiany art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, i

— art. 1 pkt 6 lit. d), który dokonuje zmiany art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wprowadzając nowy ust. 8a;

oraz, tytułem żądania ewentualnego, wyłącznie gdyby Trybunał miał orzec, że przepisy te są nierozzerwalnie związane z innymi przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1054 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 trzy zarzuty:

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

Rumunia twierdzi, że środek o którym mowa w art. 1 pkt 6 lit. c) – obejmujący zakaz odbywania w pojeździe regularnego tygodniowego okresu odpoczynku oraz tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku – nie jest właściwy do osiągnięcia założonych celów, a w szczególności poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków pracy kierowców. Ponadto nie eliminuje on ryzyka i przeszkód wskazanych przez Komisję.

Ponadto, dane i informacje wskazujące na taki oczywisty brak odpowiedniego charakteru odnośnego środka były znane współprawodawcom w chwili jego przyjęcia.

Rumunia twierdzi ponadto, że środek o którym mowa w art. 1 pkt 6 lit. d) – dotyczący powrotu kierowców co cztery kolejne tygodnie (oraz, odpowiednio przed regularnym tygodniowym okresem odpoczynku trwającym ponad 45 godzin wykorzystywanym jako rekompensata po dwóch kolejnych skróconych tygodniowych okresach odpoczynku), do centrum operacyjnego pracodawcy w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub do miejsca zamieszkania kierowcy – jest oczywiście niewłaściwy, w szczególności w świetle nałożonych nowych wymogów administracyjnych, znaczących kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców, ograniczenia ich działalności handlowej oraz faktu, że środek ten nie zapewnia właściwej ochrony kierowców.

Ponadto, wydaje się, że ocena wpływu nie uwzględniła wszystkich tych aspektów. W tym kontekście współprawodawcy nie mogli wziąć pod uwagę wszystkich istotnych w tej sytuacji elementów i okoliczności.

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

Rumunia twierdzi, że środek wprowadzony art. 1 pkt 6 lit. d) oznacza dla przedsiębiorców z państw znajdujących się na obrzeżach Unii nowe wymogi administracyjne, znaczące koszty i ograniczenie działalności handlowej, które to aspekty będą prowadziły do przeniesienia ich działalności w inne miejsce i będą zniechęcać do tworzenia przedsiębiorstw przewozowych w tych państwach.

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, o którym mowa w art. 1 pkt 6 lit. c) prowadzi do wyraźnie niekorzystnych skutków dla państw znajdujących się na obrzeżach Unii, biorąc pod uwagę między innymi szczególne cechy sieci parkingowej i miejsc noclegowych.

Rumunia twierdzi ponadto, że zapewnienie powrotu kierowców w rozumieniu art. 1 pkt 6 lit. d) oznacza znaczne straty dla spółek utworzonych w państwach członkowskich znajdujących się na obrzeżach Unii – a w każdym razie wyraźnie wyższe straty w porównaniu z państwami członkowskimi znajdującymi się w pobliżu centrów przewozu w Unii.

Ponadto, środki o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/1054, rozporządzeniu (UE) 2020/1055⁽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) 2020/1055 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⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególnie 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).