

- 3.1 **zásadou proporcionality**, jelikož tím, že stanoví vstup v platnost dvacátým dnem po vyhlášení, unijní orgány i) nezohlednily skutečnost, že z objektivních důvodů a při neexistenci přechodného období nejsou členské státy a přepravci schopni přizpůsobit se povinnostem, které byly změněny, a ii) nepředložily žádné argumenty k odůvodnění naléhavosti zavedení těchto nových požadavků;
- 3.2 **povinností uvést odůvodnění stanovenou v článku 296 SFEU**, jelikož unijní orgány si byly při posuzování návrhu vědomy z důvodu analýzy dopadu a z dalších zdrojů, že i) zákaz trávení doby spánku v kabině během dotčené doby nebude v praxi schopna dodržet většina členských států (z důvodu nedostatku alternativního vhodného ubytování) a přepravců, ii) povinnost zajistit návrat řidičů do místa jejich bydliště nebo provozovny podniku, který je zaměstnává, povede k praktickým obtížím, jelikož pravidla ke splnění uvedené povinnosti nejsou jasná, s tím výsledkem, že unijní orgány měly povinnost předložit argumenty k odůvodnění neexistujícího přechodného období a neodložení vstupu v platnost uvedené právní úpravy;
- 3.3 **zásadou loajální spolupráce**, jelikož unijní orgány nejen, že nijak neodůvodnily nezbytnost zajistit okamžitý vstup v platnost zákazu trávit noc ve vozidle během dotčené doby a povinnost zajistit návrat řidičů do jejich místa bydliště, ale nezohlednily ani údaje předložené členskými státy a dotčenými subjekty týkající se objektivních překážek a potřebu stanovit přechodné období, které by umožnilo připravit se na změnu pravidel.

(¹) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. 2020, L 249, s. 49).

(²) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. 2020, L 249, s. 1).

Žaloba podaná dne 23. října 2020 – Litevská republika v. Evropský parlament a Rada Evropské unie

(Věc C-542/20)

(2021/C 19/29)

Jednací jazyk: litevština

Účastníci řízení

Žalobkyně: Litevská republika (zástupci: K. Dieninio, V. Kazlauskaitės Švenčionienės, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitės, G. Taluntytės a R. Petravičiaus, zmocněnci)

Žalovaní: Evropský parlament, Rada Evropské unie

Návrhová žádání žalobkyně

Žalobkyně navrhuje, aby Soudní dvůr:

- zrušil čl. 1 odst. 3 nařízení 2020/1055 (¹) v rozsahu, v němž do nařízení (ES) č. 1071/2009 (²) vkládá čl. 5 odst. 1 písm. b), který stanoví, že „podnik musí v členském státě usazení organizovat činnosti svého vozového parku způsobem, který zajistí, aby se vozidla, jež tento podnik má k dispozici a jež jsou používána v mezinárodní přepravě, vrátila do některé z provozoven v daném členském státě nejpozději osm týdnů poté, co jej opustila“;
- zrušil čl. 2 odst. 4 písm. a) nařízení 2020/1055, který pozměňuje článek 8 nařízení (ES) č. 1072/2009 (³) tím, že do něj vkládá odstavec 2a, který stanoví, že „podnikatelé v silniční nákladní dopravě nesmějí provádět s tímž vozidlem nebo, v případě soupravy, s tímž motorovým vozidlem kabotáž ve stejném členském státě po dobu čtyř dnů poté, co v tomto členském státě kabotáž dokončily“;

3. uložil Evropskému parlamentu a Radě náhradu nákladů řízení

Žalobní důvody a hlavní argumenty

Litevská republika předkládá na podporu žaloby následující žalobní důvody:

1. **Článek 1 odst. 3 nařízení 2020/1055** v rozsahu, v němž do nařízení (ES) č. 1071/2009 vkládá čl. 5 odst. 1 písm. b), který stanoví, že „podnik musí v členském státě usazení organizovat činnosti svého vozového parku způsobem, který zajistí, aby se vozidla, jež tento podnik má k dispozici a jež jsou používána v mezinárodní přepravě, vrátila do některé z provozoven v daném členském státě nejpozději osm týdnů poté, co jej opustila“, **je v rozporu s:**
 - 1.1 **článkem 3 odst. 3 SEU, články 11 a 191 SFEU a politikou Unie v oblasti životního prostředí a změny klimatu.** Požadavek návratu do místa provozovny zaměstnavatele zvýší na evropských silnicích počet vozidel bez nákladu, jakož i množství emisí CO₂ a znečištění životního prostředí. Unijní orgány při přijetí napadeného ustanovení nezohlednily opatření týkající se politiky Unie v oblasti životního prostředí a změny klimatu a především požadavky na ochranu životního prostředí a cíle ochrany životního prostředí sledované Zelenou dohodou pro Evropu, které potvrdila Evropská rada;
 - 1.2 **článkem 26 SFEU a obecnou zásadou zákazu diskriminace.** Napadené ustanovení je ochranným opatřením, jímž je rozdělen trh přepravy EU, omezena hospodářská soutěž a zaveden diskriminační režim ve vztahu k podnikatelům v silniční nákladní dopravě v členských státech, které se nacházejí na geografickém okraji Evropské unie (okrajové členské státy). Na základě tohoto ustanovení je odvětví mezinárodní silniční přepravy diskriminováno také ve vztahu k ostatním odvětvím přepravy;
 - 1.3 **články 91 odst. 2 a 94 SFEU.** Unijní orgány měly také povinnost zohlednit skutečnost, že napadené ustanovení bude mít zvláště významný dopad na životní úroveň a úroveň zaměstnanosti v okrajových členských státech Evropské unie a bude mít obzvláště negativní dopad na ekonomickou situaci podnikatelů v silniční nákladní dopravě, kteří jsou usazení v těchto okrajových státech; unijní orgány však tuto povinnost nesplnily;
 - 1.4 **zásadami řádného legislativního postupu,** jelikož napadené ustanovení bylo **přijato bez jakéhokoli posouzení jeho dopadu** a bez řádného zkoumání jeho negativních sociálních a ekonomických důsledků a dopadu na životní prostředí;
 - 1.5 **zásadou proporcionality,** jelikož stanovený požadavek pravidelného návratu vozidel je zjevně nepřiměřeným opatřením a nevhodným pro dosažení veřejně deklarovaného cíle, a to boje proti společnostem s fiktivním sídlem typu „poštovní schránky“.
2. **Článek 2 odst. 4 písm. a) nařízení 2020/1055,** který pozměňuje článek 8 nařízení (ES) č. 1072/2009 tím, že do něj vkládá odstavec 2a, který stanoví, že „podnikatelé v silniční nákladní dopravě nesmějí provádět s tímž vozidlem nebo, v případě soupravy, s tímž motorovým vozidlem kabotáž ve stejném členském státě po dobu čtyř dnů poté, co v tomto členském státě kabotáž dokončily“, **je v rozporu s:**
 - 2.1 **článkem 3 odst. 3 SEU, články 11 a 191 SFEU,** jelikož povinná čtyřdenní doba, po kterou nelze provádět kabotáž, zvýší na silnicích v EU pohyb velkého počtu vozidel bez nákladu a povede ke zvýšeným emisím CO₂ a znečištění životního prostředí. Z tohoto důvodu je napadené ustanovení v rozporu s požadavkem potvrzeným ve Smlouvách, aby byly při provádění dopravní politiky Unie zohledňovány požadavky na ochranu životního prostředí a cíle Zelené dohody pro Evropu;
 - 2.2 **článkem 26 SFEU a zásadou zákazu diskriminace.** Čtyřdenní doba, po kterou nelze provádět kabotáž, vytváří omezení pro fungování vnitřního trhu a pro účinnost logistického řetězce. Rozdělení trhu nákladní přepravy vede k diskriminaci malých členských států a těch, které se nacházejí na geografickém okraji Evropské unie a zároveň zajišťuje neoprávněnou a neodůvodněnou výhodu velkým centrálně položeným členským státům EU pouze z důvodu jejich geografické polohy;
 - 2.3 **články 91 odst. 2 a 94 SFEU,** jelikož napadené ustanovení bylo přijato bez zohlednění negativních dopadů na ekonomickou situaci podnikatelů v silniční nákladní dopravě z malých členských států a ze států, které se nacházejí na geografickém okraji Evropské unie, a na životní úroveň a úroveň zaměstnanosti v těchto členských státech;

- 2.4 **zásadami řádného legislativního postupu**, jelikož napadené ustanovení bylo přijato bez jakéhokoli posouzení jeho dopadu a řádného zkoumání jeho negativních sociálních a ekonomických důsledků a jeho dopadu na životní prostředí;
- 2.5 **zásadou proporcionality**, jelikož čtyřdenní doba, po kterou nelze provádět kabotáž, je nevhodným opatřením, které není přiměřené ve vztahu k zamýšleným cílům objasnění zásad upravujících kabotáž a rozšíření účinnosti jejich provádění.

- (¹) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. 2020, L 249, s. 17).
- (²) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. 2009, L 300, s. 51).
- (³) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. 2009, L 300, s. 72).

Žaloba podaná dne 23. října 2020 – Bulharská republika v. Evropský parlament, Rada Evropské unie

(Věc C-543/20)

(2021/C 19/30)

Jednací jazyk: bulharština

Účastníci řízení

Žalobkyně: Bulharská republika (zástupkyně: L. Zaharieva, T. Mitova, M. Georgieva, zmocněnkyně)

Žalovaní: Evropský parlament, Rada Evropské unie

Návrhová žádání žalobkyně

Žalobkyně navrhuje, aby Soudní dvůr:

- zrušil čl. 1 odst. 6 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (¹);
- podpůrně – v případě, že Soudní dvůr rozhodne, že této žalobě na částečné zrušení sporného nařízení nevyhoví – zrušil celé nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů;
- uložil Evropskému parlamentu a Radě Evropské unie náhradu nákladů řízení.

Žalobní důvody a hlavní argumenty

Na podporu své žaloby uplatňuje žalobkyně pět žalobních důvodů.

1. Porušení čl. 21 odst. 1 a článku 45 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), jakož i čl. 45 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie (Listina).