

- 3.1 **Proportionalitetsprincippet**, idet EU-institutionerne ved at fastsætte ikrafttrædelsesfristen til 20 dage (i) ikke har taget hensyn til den omstændighed, at medlemsstaterne og transportørerne af objektive grunde og som følge af, at der ikke er fastsat en overgangsperiode, ikke har mulighed for at tilpasse sig disse de ændrede forpligtelser, og (ii) ikke på nogen måde har fremført argumenter, der kan begrunde, at det haster med at sikre ikrafttrædelsen af disse nye forpligtelser.
- 3.2 **Begrundelsespligten i artikel 296 TEUF**, idet EU-institutionerne i forbindelse med behandlingen af forslaget som følge af konsekvensanalysen og andre kilder var vidende om, (i) at forbuddet mod at overnatte i førerhuset i de pågældende perioder i praksis vil være umuligt at håndhæve i de fleste medlemsstater (på grund af det utilstrækkelige udbud af alternative indkvarteringsmuligheder) og for transportvirksomhederne, (ii) at forpligtelsen til at sikre, at førerne vender tilbage til deres bopæl eller til virksomheden, vil give anledning til betydelige vanskeligheder, idet reglerne om gennemførelse af denne forpligtelse ikke er klare, hvilket indebærer, at EU-institutionerne var forpligtede til at fremføre argumenter, der forklarer, hvorfor der ikke er indført en overgangsperiode, eller hvorfor denne lovgivnings ikrafttrædelsestidspunkt ikke kan udskydes.
- 3.3 **Princippet om loyalt samarbejde**, idet EU-institutionerne ikke blot har undladt på nogen måde at begrunde nødvendigheden af at sikre den øjeblikkelige ikrafttrædelse af forbuddet mod at overnatte i køretøjets førerhus i de pågældende perioder og af forpligtelsen til at sikre, at førerne vender tilbage til deres bopæl, men heller ikke har taget hensyn til de data, som medlemsstater og berørte parter har fremført med hensyn til objektive forhindringer og nødvendigheden af at indføre en overgangsperiode, som vil gøre det muligt at forberede sig på de ændrede regler.

(¹) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15.7.2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT 2020, L 249, s. 49).

(²) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15.7.2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT 2020, L 249, s. 1).

Sag anlagt den 23. oktober 2020 — Republikken Litauen mod Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union

(Sag C-542/20)

(2021/C 19/29)

Processprog: litauisk

Parter

Sagsøger: Republikken Litauen (ved advokatas K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė og R. Petravičius,)

Sagsøgte: Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union

Sagsøgerens påstande

- Artikel 1, nr. 3, i forordning 2020/1055 (¹) annulleres, for så vidt som den indsætter en artikel 5, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1071/2009 (²), der bestemmer, at »virksomheden i etableringsmedlemsstaten [skal] planlægge sin flåde af køretøjers aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at køretøjer, som virksomheden råder over, og som anvendes til international transport, vender tilbage til en af driftscentralerne i denne medlemsstat senest otte uger efter, at de har forladt den«.
- Artikel 2, nr. 4, litra a), i forordning 2020/1055, som ændrer artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009 (³) ved at indsætte et stykke 2a, der bestemmer, at »[t]ransportvirksomheder [...] ikke [har] tilladelse til at udføre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i den samme værtsmedlemsstat i fire dage fra afslutningen af dets cabotagekørsel i denne medlemsstat«.

3. Europa-Parlamentet og Rådet tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

Søgsmålsgrunde og væsentligste argumenter

Til støtte for søgsmålet har Republikken Litauen fremsat følgende anbringender:

1. For så vidt som **artikel 1, nr. 3, i forordning 2020/1055**, indsætter en artikel 5, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1071/2009, der bestemmer, at »virksomheden i etableringsmedlemsstaten [skal] planlægge sin flåde af køretøjers aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at køretøjer, som virksomheden råder over, og som anvendes til international transport, vender tilbage til en af driftscentralerne i denne medlemsstat senest otte uger efter, at de har forladt den«, er denne bestemmelse **i strid med**:
 - 1.1 **Artikel 3, stk. 3, TEU, artikel 11 TEUF og 191 TEUF samt EU's miljø- og klimaændringspolitik.** Kravet om tilbagevenden til driftscentralen vil medføre en stigning i antallet af køretøjer uden last, der benytter de europæiske veje og i mængden af CO₂-udledninger og miljøforurening. EU-institutionerne tog i forbindelse med vedtagelsen af den anfægtede bestemmelse ikke hensyn til de foranstaltninger, der vedrører Den Europæiske Unions miljø- og klimaændringspolitik, herunder navnlig miljøbeskyttelseshensyn og de miljøbeskyttelsesmål, der fremmes i den europæiske grønne pagt, og som er blevet bekræftet af Det Europæiske Råd.
 - 1.2 **Artikel 26 TEUF og det generelle princip om forbud mod forskelsbehandling.** Den anfægtede bestemmelse udgør en protektionistisk foranstaltning, som medfører en opdeling af transportmarkedet i EU, begrænser konkurrencen og indfører en diskriminerende ordning i forhold til transportvirksomheder i de medlemsstater, der er beliggende i Den Europæiske Unions yderområder (perifert beliggende medlemsstater). Denne bestemmelse medfører desuden, at den internationale vejtransportsektor udsættes for forskelsbehandling i forhold til andre transportsektorer.
 - 1.3 **Artikel 91, stk. 2, TEUF og artikel 94 TEUF.** EU-institutionerne var forpligtede til at tage hensyn til den omstændighed, at den anfægtede bestemmelse vil have en særlig betydelig indvirkning på levestandarden og beskæftigelsesniveauet i de medlemsstater, der er perifert beliggende i Den Europæiske Union, og at den vil have særdeles negative indvirkninger på de transportvirksomheder, der er etableret i de perifert beliggende områder; EU-institutionerne iagttog imidlertid ikke denne forpligtelse.
 - 1.4 **Princippet om god lovgivning**, idet den anfægtede bestemmelse blev **vedtaget uden en analyse af dens virkninger** og uden en grundig undersøgelse af denne bestemmelses negative sociale og økonomiske konsekvenser og dens påvirkning af miljøet.
 - 1.5 **Proportionalitetsprincippet**, idet det fastsatte krav om køretøjers regelmæssige tilbagevenden er åbenbart uforholdsmæssigt og uegnet til at nå det erklærede mål, nemlig at bekæmpe de såkaldte skuffeselskaber.
2. **Artikel 2, nr. 4, litra a), i forordning 2020/1055**, som ændrer artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009 ved at indsætte et stykke 2a, der bestemmer, at »[t]ransportvirksomheder [...] ikke [har] tilladelse til at udføre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i den samme værtsmedlemsstat i fire dage fra afslutningen af dets cabotagekørsel i denne medlemsstat«, **er i strid med**:
 - 2.1 **Artikel 3, stk. 3, TEU, artikel 11 TEUF og 191 TEUF**, idet den obligatoriske periode på fire dage, inden for hvilken der ikke må udføres aktiviteter efter cabotagekørsel, vil medføre en stigning i transportstrømmen af det antal køretøjer uden last, der benytter vejene i Den Europæiske Union, og en øget CO₂-udledning og miljøforurening. Den anfægtede bestemmelse er af denne grund i strid med det i traktaterne fastsatte krav om, at der i forbindelse med gennemførelsen af Den Europæiske Unions transportpolitik skal lægges vægt på miljøbeskyttelseshensyn og målene i den europæiske grønne pagt.
 - 2.2 **Artikel 26 TEUF og princippet om forbud mod forskelsbehandling.** Den fastsatte periode på fire dage, inden for hvilken der ikke må udføres aktiviteter efter cabotagekørsel, medfører hindringer for det indre markeds funktion og for at logistikket kan fungere effektivt. Opdelingen af markedet for godskørsel medfører forskelsbehandling af små medlemsstater og de medlemsstater, der er perifert beliggende i Den Europæiske Union, og giver samtidig de store centralt beliggende EU-medlemsstater en ulovlig og uberettiget fordel alene som følge af deres geografiske placering.
 - 2.3 **Artikel 91, stk. 2, TEUF og artikel 94 TEUF**, idet den anfægtede bestemmelse blev vedtaget uden hensyntagen til de negative konsekvenser for den økonomiske situation, som transportvirksomheder i små medlemsstater og de medlemsstater, der er perifert beliggende i Den Europæiske Union, befinder sig i, og for levestandarden og beskæftigelsesniveauet i disse medlemsstater.

- 2.4 **Princippet om god lovgivning**, idet den anfægtede bestemmelse blev vedtaget uden en analyse af dens virkninger og uden en grundig undersøgelse af denne bestemmelses negative sociale og økonomiske konsekvenser og dens påvirkning af miljøet.
- 2.5 **Proportionalitetsprincippet**, idet den fastsatte periode på fire dage, inden for hvilken der ikke må udføres aktiviteter efter cabotagekørsel, udgør en uegnet foranstaltning, der ikke står i rimeligt forhold til de erklærede mål om at skabe klarhed over de principper, der gælder for cabotagekørsel, og om at gøre gennemførelsen af disse mål mere effektiv.

- (¹) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15.7.2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (EUT 2020, L 249, s. 17).
- (²) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21.10.2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT 2009, L 300, s. 51).
- (³) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21.10.2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT 2009, L 300, s. 72).

Sag anlagt den 23. oktober 2020 — Republikken Bulgarien mod Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union

(Sag C-543/20)

(2021/C 19/30)

Processprog: bulgarsk

Parter

Sagsøger: Republikken Bulgarien (ved L. Zaharieva, Tsv. Mitova og M. Georgieva, som befuldmægtigede)

Sagsøgte: Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union

Sagsøgerens påstande

- Artikel 1, stk. 6, litra c) og d), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (¹) annulleres.
- Subsidiært, for det tilfælde, at Domstolen fastslår, at det foreliggende søgsmål med påstand om delvis annullation af den omtvistede forordning ikke kan tages til følge, annulleres Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer i sin helhed.
- Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

Søgsmålsgrunde og væsentligste argumenter

Til støtte for søgsmålet har sagsøgeren har fremsat fem anbringender:

1. Tilsidesættelse af artikel 21, stk. 1, og artikel 45 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) samt af artikel 45, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (chartret)