

- 3.1. **Την αρχή της αναλογικότητας**, καθόσον, κατά τον καθορισμό της προθεσμίας έναρξης ισχύος σε 20 ημέρες, τα θεσμικά όργανα της ΕΕ (i) δεν έλαβαν υπόψη ότι, για αντικειμενικούς λόγους και ελλείψει μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη και οι μεταφορείς δεν είναι σε θέση να προσαρμοστούν στις υποχρεώσεις που τροποποιήθηκαν και (ii) δεν προέβλεψαν επιχειρήματα για να δικαιολογήσουν τον επείγοντα χαρακτήρα για την έναρξη ισχύος αυτών των νέων απαιτήσεων.
- 3.2. **Την υποχρέωση αιτιολόγησης, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 296 ΣΛΕΕ**, διότι τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, κατά την εξέταση της πρότασης, γνώριζαν, λόγω της ανάλυσης των επιπτώσεων και από άλλες πηγές, ότι (i) η απαγόρευση του ύπνου εντός του οχήματος κατά τη διάρκεια των οικειών περιόδων θα ήταν ανεφάρμοστη στην πράξη για την πλειονότητα των κρατών μελών (λόγω της ανεπαρκούς διαθεσιμότητας εναλλακτικών καταλυμάτων) και για τις επιχειρήσεις μεταφορών, (ii) η υποχρέωση επιστροφής των οδηγών στον τόπο κατοικίας τους ή στην έδρα λειτουργίας της επιχείρησης μεταφορών θα δημιουργούσε πρακτικές δυσχέρειες, καθόσον οι κανόνες για την εφαρμογή της υποχρέωσης αυτής δεν είναι σαφείς και, επομένως, τα όργανα της Ένωσης όφειλαν να δικαιολογήσουν την απουσία μεταβατικής περιόδου ή τη μη αναβολή της έναρξης ισχύος της νομοθεσίας.
- 3.3. **Την αρχή της καλόπιστης συνεργασίας**, διότι όχι μόνο τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν αιτιολόγησαν την αναγκαιότητα της άμεσης έναρξης ισχύος της απαγόρευσης διανυκτέρευσης εντός του οχήματος κατά τις οικείες περιόδους και την υποχρέωση επιστροφής των οδηγών στον τόπο κατοικίας τους, αλλά επίσης δεν έλαβαν υπόψη τα δεδομένα που υπέβαλαν τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα αντικειμενικά εμπόδια και την ανάγκη πρόβλεψης μεταβατικής περιόδου που θα καθιστούσε δυνατή την προσαρμογή στη νομοθεσία που τροποποιήθηκε.

- (¹) Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ 2020, L 249, σ. 49).
- (²) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχυγράφων (ΕΕ 2020, L 249, σ. 1).

Προσφυγή της 23ης Οκτωβρίου 2020 — Δημοκρατία της Λιθουανίας κατά Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Υπόθεση C-542/20)

(2021/C 19/29)

Γλώσσα διαδικασίας: η λιθουανική

Διάδικοι

Προσφεύγουσα: Δημοκρατία της Λιθουανίας (εκπρόσωποι: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė και R. Petravičius, advokatas)

Καθών: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αιτήματα

Η προσφεύγουσα ζητεί από το Δικαστήριο:

- να ακυρώσει το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2020/1055 (¹), καθόσον προσθίεται το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', στον κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 (²), κατά το οποίο «στο κράτος μέλος εγκατάστασης μια επιχείρηση πρέπει [...] να οργανώνει τη δραστηριότητα του στόλου οχημάτων της κατά τρόπο ώστε τα οχήματα που είναι στη διάθεση της επιχείρησης και χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές να επιστρέφουν σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα στο εν λόγω κράτος μέλος τουλάχιστον εντός οκτώ εβδομάδων αφότου έφυγαν από αυτό»·
- να ακυρώσει το άρθρο 2, παράγραφος 4, στοιχείο α', του κανονισμού 2020/1055, το οποίο τροποποιεί το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 (³) προσθέτοντας σε αυτό παράγραφο 2α, κατά την οποία «[ο]ι μεταφορείς δεν επιτρέπεται να εκτελούν ενδομεταφορές με το ίδιο όχημα ή, αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων, με το μηχανοκίνητο όχημα του ίδιου οχήματος στο ίδιο κράτος μέλος εντός τεσσάρων ημερών μετά το πέρας της ενδομεταφοράς στο εν λόγω κράτος μέλος»·

3. να καταδικάσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

Λόγοι ακυρώσεως και κύρια επιχειρήματα

Προς στήριξη της προσφυγής της, η Δημοκρατία της Λιθουανίας προβάλλει τους ακόλουθους λόγους:

1. **Το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2020/1055**, καθόσον παρεμβάλλει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', στον κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009, κατά το οποίο «στο κράτος μέλος εγκατάστασης μια επιχείρηση πρέπει [...] να οργανώνει τη δραστηριότητα του στόλου οχημάτων της κατά τρόπο ώστε τα οχήματα που είναι στη διάθεση της επιχείρησης και χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές να επιστρέφουν σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα στο εν λόγω κράτος μέλος τουλάχιστον εντός οκτώ εβδομάδων αφότου έφυγαν από αυτό», **είναι αντίθετο προς:**
 - 1.1 **Το άρθρο 3, παράγραφος 3, ΣΕΕ, τα άρθρα 11 και 191 ΣΛΕΕ και την πολιτική της Ένωσης για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή.** Η απαίτηση επιστροφής στην έδρα λειτουργίας θα αυξήσει τον αριθμό των άνευ φορτίου οχημάτων που κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους, καθώς και τις εκπομπές CO₂ και την μόλυνση του περιβάλλοντος. Όταν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης εξέδωσαν την επίμαχη διάταξη, δεν έλαβαν υπόψη τα μέτρα που αφορούν την πολιτική της Ένωσης για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή, ιδίως δε τις απαιτήσεις σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και τους σκοπούς περιβαλλοντικής προστασίας που προωθούνται με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και επιβεβαιώνονται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο.
 - 1.2 **Το άρθρο 26 ΣΛΕΕ και την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων.** Η επίμαχη διάταξη είναι μέτρο προστατευτισμού με το οποίο υφίσταται κατάτμηση η αγορά μεταφορών της Ένωσης, περιορίζεται ο ανταγωνισμός και εγκαθιδρύεται καθεστώς που εισάγει διακρίσεις εις βάρος μεταφορέων κρατών μελών στα γεωγραφικά άκρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (περιφερειακά κράτη μέλη). Με τη διάταξη αυτή ο τομέας των διεθνών οδικών μεταφορών υφίσταται διακρίσεις σε σχέση με άλλους τομείς μεταφορών.
 - 1.3 **Τα άρθρο 9, παράγραφος 1, και το άρθρο 94 ΣΛΕΕ.** Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης όφειλαν να λάβουν υπόψη ότι η επίμαχη διάταξη θα έχει εξαιρετικά σημαντικό αντίκτυπο στο βιοτικό επίπεδο και το επίπεδο απασχόλησης στα περιφερειακά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση των μεταφορέων που εδρεύουν στην περιφέρεια· εντούτοις, τα θεσμικά όργανα δεν τήρησαν την υποχρέωση αυτή.
 - 1.4 **Την αρχή της ορθής νομοθετικής διαδικασίας**, καθόσον η επίμαχη διάταξη **εξεδόθη χωρίς εκτίμηση του αντίκτυπου της** και χωρίς κατάλληλη εξέταση των αρνητικών κοινωνικών και οικονομικών συνεπειών της και των αποτελεσμάτων της στο περιβάλλον.
 - 1.5 **Την αρχή της αναλογικότητας**, καθόσον η πάγια απαίτηση περί επιστροφής των οχημάτων σε τακτική βάση είναι προδήλως δυσανάλογο και ακατάλληλο μέτρο σε σχέση με τον δηλωθέντα σκοπό, ήτοι την καταπολέμηση των λεγόμενων εταιριών-βιτρίνα.
2. **Το άρθρο 2, παράγραφος 4, στοιχείο α', του κανονισμού 2020/1055**, το οποίο τροποποιεί το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009, προσθέτοντας σε αυτό παράγραφο 2α, κατά την οποία «[ο]ι μεταφορείς δεν επιτρέπεται να εκτελούν ενδομεταφορές με το ίδιο όχημα ή, αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων, με το μηχανοκίνητο όχημα του ίδιου οχήματος στο ίδιο κράτος μέλος εντός τεσσάρων ημερών μετά το πέρας της ενδομεταφοράς στο εν λόγω κράτος μέλος», **είναι αντίθετο προς:**
 - 2.1 **Το άρθρο 3, παράγραφος 3, ΣΕΕ και τα άρθρα 11 and 191 ΣΛΕΕ**, διότι η υποχρεωτική τετραήμερη αποχή από δραστηριότητα κατόπιν ενδομεταφοράς θα αυξήσει την κυκλοφορία των άνευ φορτίου οχημάτων στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα έχει ως αποτέλεσμα αυξημένες εκπομπές CO₂ και μόλυνση του περιβάλλοντος. Η επίμαχη διάταξη είναι, ως εκ τούτου, αντίθετη προς την προβλεφθείσα από τις Συνθήκες απαίτηση ότι, κατά την υλοποίηση της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας και οι σκοποί της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.
 - 2.2 **Το άρθρο 26 ΣΛΕΕ και την αρχή την απαγόρευσης διακρίσεων.** Η προβλεφθείσα περίοδος τεσσάρων ημερών αποχής από δραστηριότητα κατόπιν ενδομεταφοράς περιορίζει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η κατάτμηση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών συνεπάγεται διακρίσεις εις βάρος των μικρότερων κρατών μελών και εις βάρος των κρατών μελών που βρίσκονται στην περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρέχοντας, συγχρόνως, αθέμιτο και αδικαιολόγητο πλεονέκτημα στα μεγαλύτερα κράτη μέλη της κεντρικής Ευρώπης αποκλειστικώς και μόνο λόγω της γεωγραφικής θέσης τους.
 - 2.3 **Το άρθρο 91, παράγραφος 2, και το άρθρο 94 ΣΛΕΕ**, καθόσον η επίμαχη διάταξη εξεδόθη χωρίς να ληφθούν υπόψη οι αρνητικές συνέπειες στην οικονομική κατάσταση των μεταφορέων από μικρότερα κράτη μέλη και των μεταφορέων από κράτη μέλη της περιφέρειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και στο βιοτικό επίπεδο και στο επίπεδο απασχόλησης στα κράτη μέλη αυτά.

- 2.4 **Την αρχή της ορθής νομοθετικής διαδικασίας**, καθόσον η επίμαχη διάταξη εξεδόθη χωρίς εκτίμηση του αντίκτυπου της και χωρίς κατάλληλη εξέταση των αρνητικών κοινωνικών και οικονομικών συνεπειών της και των αποτελεσμάτων της στο περιβάλλον.
- 2.5 **Την αρχή της αναλογικότητας**, καθόσον η προβλεφθείσα περίοδος τεσσάρων ημερών αποχής από δραστηριότητα κατόπιν ενδομεταφοράς είναι μέτρο ακατάλληλο και δυσανάλογο σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, αφενός, της διασαφήνισης των αρχών που διέπουν τις ενδομεταφορές και, αφετέρου της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής τους.

- (¹) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2020, L 249, σ. 17).
- (²) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2009, L 300, σ. 51).
- (³) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (αναδιτύπωση) (ΕΕ 2009, L 300, σ. 72).

Προσφυγή της 23ης Οκτωβρίου 2020 — Δημοκρατία της Βουλγαρίας κατά Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Υπόθεση C-543/20)

(2021/C 19/30)

Γλώσσα διαδικασίας: η βουλγαρική

Διάδικοι

Προσφεύγουσα: Δημοκρατία της Βουλγαρίας (εκπρόσωποι: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Καθών: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αιτήματα

Η προσφεύγουσα ζητεί από το Δικαστήριο:

- να ακυρώσει το άρθρο 1, παράγραφος 6, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054 (¹) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων·
- επικουρικός, στην περίπτωση που το Δικαστήριο αποφασίσει να μην κάνει δεκτό το αίτημα της παρούσας προσφυγής για μερική ακύρωση του επίμαχου κανονισμού, να ακυρώσει στο σύνολό του τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων·
- να καταδικάσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα δικαστικά έξοδα.

Λόγοι ακυρώσεως και κύρια επιχειρήματα

Προς στήριξη της προσφυγής της, η προσφεύγουσα προβάλλει πέντε λόγους ακυρώσεως:

1. Παράβαση του άρθρου 21, παράγραφος 1, και του άρθρου 45 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), καθώς και του άρθρου 45, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Χάρτης).