

Αμφότερα τα μέτρα είναι δυσανάλογα σε σχέση με τις αρνητικές συνέπειες επί των μεταφορικών εταιριών στα κράτη μέλη της Ένωσης, ιδίως σε εκείνα τα οποία βρίσκονται στις γεωγραφικώς απομακρυσμένες περιοχές (περιφέρεια) της Ένωσης.

2. Δεύτερος λόγος ακυρώσεως, ο οποίος στηρίζεται σε αδικαιολόγητο περιορισμό του δικαιώματος εγκατάστασης, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ

Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι το προβλεπόμενο στο άρθρο 1, σημείο 3, του κανονισμού μέτρο συνεπάγεται σημαντικές λειτουργικές δαπάνες για τις μεταφορικές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος ευρισκόμενο στην περιφέρεια της Ένωσης. Η κερδοφορία και εμμέσως η ελκυστικότητα της σύστασης τέτοιας εταιρίας σε αυτά τα κράτη μέλη θα μειωθούν σημαντικά. Παράλληλα, οι ήδη εκεί εγκατεστημένοι επιχειρηματίες θα μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους στα κράτη μέλη της Δυτικής Ευρώπης προκειμένου να μειώσουν τις αρνητικές συνέπειες που προκαλεί η επιστροφή του οχήματος στην έδρα λειτουργίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης ανά οκτώ εβδομάδες.

Το μέτρο αυτό συνιστά, επομένως, περιορισμό της ελευθερίας εγκατάστασης κατά την έννοια του άρθρου 49 ΣΛΕΕ. Ο εν λόγω περιορισμός είναι αδικαιολόγητος.

3. Τρίτος λόγος ακυρώσεως, ο οποίος στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ

Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι το μέτρο το οποίο προβλέπει την επιστροφή του οχήματος στην έδρα λειτουργίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης ανά οκτώ εβδομάδες και οι πρόσθετοι περιορισμοί όσον αφορά τις ενδομεταφορές δεν συνάδουν με τους σκοπούς της σύγκλισης της Ένωσης και έχουν προστατευτικό χαρακτήρα, ο οποίος δημιουργεί σοβαρούς φραγμούς για την είσοδο των εγκατεστημένων στην αλλοδαπή επιχειρηματιών στις αγορές των μεταφορών.

Ακόμη και αν φαινομενικά δεν εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις, τα μέτρα αυτά έχουν *de facto* διαφορετικό αντίκτυπο σε επίπεδο κρατών μελών, καθόσον θίγουν σοβαρά και δυσανάλογα την οικονομική δραστηριότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην περιφέρεια της Ένωσης.

Επιπλέον, τα μέτρα τα οποία προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054⁽¹⁾ και η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057⁽²⁾ (σχετικά με τους πρόσθετους περιορισμούς που επιβάλλονται στις ενδομεταφορές, την επιστροφή του οχήματος στην έδρα λειτουργίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης κάθε οκτώ εβδομάδες, την επιστροφή του οδηγού κάθε τέσσερις εβδομάδες, την απαγόρευση λήψης των κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης εντός της καμπίνας του οχήματος και την απόσπαση των οδηγών) σχεδιάστηκαν ως πυλώνες μιας ολοκληρωμένης δέσμης νομοθετικών μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, μόνον η ανάλυση των σωρευμένων αποτελεσμάτων των μέτρων αυτών μπορεί να απεικονίσει τον πραγματικό αντίκτυπό τους στην αγορά των μεταφορών.

⁽¹⁾ 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 ταχογράφων (ΕΕ 2020, L 249, σ. 1).

⁽²⁾ 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).

Προσφυγή της 23ης Οκτωβρίου 2020 — Ρουμανία κατά Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Υπόθεση C-548/20)

(2021/C 19/35)

Γλώσσα διαδικασίας: η ρουμανική

Διάδικοι

Προσφεύγουσα: Ρουμανία (εκπρόσωποι: E. Gane, L. Lițu και M. Chicu)

Καθών: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αιτήματα

Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

— να ακυρώσει εν μέρει την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057, και συγκεκριμένα το άρθρο 1, παράγραφοι 3 έως 6·

επικουρικώς, και μόνον στην περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι οι διατάξεις αυτές συνδέονται άρρηκτα με άλλες διατάξεις οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057 ή αφορούν την ουσία της πράξης αυτής, να ακυρώσει στο σύνολό της την εν λόγω νομοθετική πράξη της Ένωσης·

— να καταδικάσει το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

Λόγοι ακυρώσεως και κύρια επιχειρήματα

Προς στήριξη της προσφυγής της, η Ρουμανία προβάλλει τρεις λόγους ακυρώσεως:

1. Πρώτος λόγος ακυρώσεως, ο οποίος στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 4, ΣΕΕ

Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι η λύση να ληφθεί ως σημείο αναφοράς το κριτήριο της τυπολογίας των μεταφορών, προκειμένου να προσδιοριστούν οι περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζονται οι κανόνες περί απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών, δεν εξετάσθηκε με τη μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων την οποία εκπόνησε η Επιτροπή και δεν τεκμηριώνεται με βάση καμία μελέτη, έρευνα ή επιστημονικό στοιχείο.

Εν προκειμένω, οι συννομοθέτες όφειλαν να διενεργήσουν εκτίμηση των επιπτώσεων, καθόσον επέφεραν ουσιαστικές τροποποιήσεις στην πρόταση της Επιτροπής χωρίς να διαθέτουν επαρκή στοιχεία ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσουν τον αναλογικό χαρακτήρα του νέου μέτρου.

Περαιτέρω, το κριτήριο της τυπολογίας των μεταφορών δημιουργεί αβεβαιότητα κατά τον προσδιορισμό του κράτους μέλους υποδοχής και της εφαρμοστέας νομοθεσίας. Κατά συνέπεια, η παραπομπή στο κριτήριο αυτό θίγει την ασφάλεια δικαίου, καθόσον είναι αντίθετη, μεταξύ άλλων, προς τους σκοπούς που επιδιώκει η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057.

Επιπρόσθετα, η εφαρμογή των κανόνων περί απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών υπό το πρίσμα του κριτηρίου του τύπου της μεταφοράς μπορεί να επηρεάσει την ευελιξία και την ταχύτητα που χαρακτηρίζουν τον τομέα αυτό.

2. Δεύτερος λόγος ακυρώσεως, ο οποίος στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 18 ΣΛΕΕ

Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι, καθόσον η αγορά των διεθνών μεταφορών είναι αντικειμενικά συγκεντρωμένη/πολωμένη και το μερίδιο στην αγορά των διεθνών μεταφορών το οποίο κατέχουν οι επιχειρηματίες των κρατών μελών που βρίσκονται στις γεωγραφικώς απομακρυσμένες περιοχές (περιφέρεια) της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αυξητική τάση, είναι προφανές ότι οι επιχειρηματίες της περιφέρειας φέρουν το κύριο μέρος των διοικητικών και χρηματοπιστωτικών δαπανών όσον αφορά την απόσπαση και θα αποθαρρυνθούν να προβούν σε μεταφορές εξαιτίας μέτρων όπως το διαλαμβανόμενο στο άρθρο 1, παράγραφοι 3 έως 6, της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

Περαιτέρω, τα μέτρα που προβλέπουν η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054⁽¹⁾ και ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055⁽²⁾ (σχετικά με τους πρόσθετους περιορισμούς που επιβάλλονται στις ενδομεταφορές, την επιστροφή του οχήματος στην έδρα λειτουργίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης κάθε οκτώ εβδομάδες, την επιστροφή του οδηγού κάθε τέσσερις εβδομάδες, την απαγόρευση λήψης των κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης εντός της καμπίνας του οχήματος και την απόσπαση των οδηγών) σχεδιάστηκαν ως πυλώνες μιας ολοκληρωμένης δέσμης νομοθετικών μέτρων. Στο πλαίσιο αυτό, μόνον η ανάλυση των σωρευμένων αποτελεσμάτων των μέτρων αυτών μπορεί να απεικονίσει τον πραγματικό αντίκτυπο τους στην αγορά των μεταφορών.

- (¹) 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 ταχογράφων (ΕΕ 2020, L 249, σ. 1).
- (²) 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).

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

(Υπόθεση C-549/20)

(2021/C 19/36)

Γλώσσα διαδικασίας: η ελληνική

Διάδικοι

Προσφεύγουσα: Κυπριακή Δημοκρατία (εκπρόσωπος: Ειρήνη Νεοφύτου)

Καθών: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αιτήματα

Η Προσφεύγουσα αιτείται από το Δικαστήριο:

- να ακυρώσει το άρθρο 1(3) του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/1055⁽¹⁾ 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, στο βαθμό που η παρούσα διάταξη καθιερώνει την υποπαράγραφο (β) του άρθρου 5(1) του Κανονισμού 1071/2009. Επικουρικός, εάν το Δικαστήριο κρίνει ότι αυτό δεν είναι δυνατό, να ακυρώσει το άρθρο 1(3) στο σύνολό του,
- επικουρικός, εάν το Δικαστήριο κρίνει ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό το αίτημα μερικής ακυρώσεως του προσβαλλόμενου Κανονισμού βάσει του σημείου (i) ανωτέρω, να ακυρώσει τον Κανονισμό (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 στο σύνολό του,
- να καταδικάσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα δικαστικά έξοδα.

Λόγοι ακυρώσεως και κύρια επιχειρήματα:

Προς υποστήριξη της προσφυγής η Προσφεύγουσα προβάλλει επτά λόγους ακυρώσεως:

Πρώτος λόγος ακυρώσεως: Η Προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι οι Καθών παραβίασαν το άρθρο 90 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 3(3) της ΣΕΕ, το άρθρο 11 της ΣΛΕΕ, το άρθρο 37 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το άρθρο 3(5) της ΣΕΕ, τα άρθρα 208(2) και 216(2) της ΣΛΕΕ και τη Συμφωνία του Παρισιού.

Δεύτερος λόγος ακυρώσεως, Η Προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι οι Καθών παραβίασαν την αρχή της αναλογικότητας, όπως κατοχυρώνεται στο άρθρο 5(4) της ΣΕΕ και στο άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου (αριθ. 2) σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, που έχει προσαρτηθεί στη ΣΕΕ και τη ΣΛΕΕ.