

- 3.1. **Suhteellisuusperiaatetta**, siltä osin kuin unionin toimielimet vahvistaessaan, että asetus tulee voimaan kahdenkymmenen päivän kuluessa i) eivät ole ottaneet huomioon, että jäsenvaltiot ja kuljetusyrietykset eivät voi objektiivisista syistä ja siirtymäjaksos puuttuessa sopeutua näihin muutettuihin velvoitteisiin ii) eivätkä ole esittäneet mitään perusteita, joiden vuoksi tällainen kiire uusien velvoitteiden voimaantulossa olisi perusteltua.
- 3.2. **SEUT 296 artiklassa vahvistettua perusteluvelvollisuutta**, koska unionin toimielimet tiesivät ehdotusta tutkiessaan vaikutustenarvioinnin ja muiden lähteiden perusteella, että i) kuljetusyrietysten olisi käytännössä mahdotonta soveltaa kieltoa oleskella ajoneuvon ohjaamossa lepoaikoina suurimmassa osassa jäsenvaltioita (koska muiden majoituspaikkojen tarjonta on riittämätöntä) ja että ii) velvollisuutta huolehtia siitä, että kuljettajat palaavat asuinpaikkaansa tai työnantajan toimipisteeseen olisi vaikea soveltaa, koska tämän velvollisuuden toteuttamista koskevat säännöt eivät ole selkeitä, joten unionin toimielimillä oli velvollisuus esittää perusteet sen tueksi, että siirtymäjaksos ei ole tai että säännöksen voimaantuloaikaa ei siirretä myöhempään ajanjaksoon.
- 3.3. **Lojaalin yhteistyön periaatetta**, koska unionin toimielimet eivät ole millään tavalla perustelleet sitä, että kielto yöpyä ajoneuvon ohjaamossa lepoaikoina ja velvollisuus huolehtia siitä, että kuljettajat palaavat asuinpaikkaansa olisi saatettava viipymättä voimaan, minkä lisäksi ne eivät ole ottaneet huomioon jäsenvaltioiden ja niiden henkilöiden, joita asia koskee, toimittamia tietoja, jotka koskevat objektiivisia esteitä ja tarvetta säätää siirtymäjaksosta, joka mahdollistaa sopeutumisen muutettuun säännöstöön.

(¹) Direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta 15.7.2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057 (EUVL 2020, L 249, s. 49).

(²) Asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta 15.7.2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054 (EUVL 2020, L 249, s. 1).

Kanne 23.10.2020 – Liettuan tasavalta v. Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto

(Asia C-542/20)

(2021/C 19/29)

Oikeudenkäyntikieli: liettua

Asianosaiset

Kantaja: Liettuan tasavalta (asiamiehet: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė ja R. Petravičius, advokatas)

Vastaaja: Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto

Vaatimukset

Kantaja vaatii unionin tuomioistuinta

- kumoamaan asetuksen 2020/1055 (¹) 1 artiklan 3 kohdan siltä osin kuin siinä lisätään asetukseen N:o 1071/2009 (²) 5 artiklan 1 kohdan b alakohta, jossa säädetään, että ”yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa järjestettävä ajoneuvokantansa toiminta varmistaen, että yrityksen käytössä olevat, kansainvälisessä kuljetuksessa käytetyt ajoneuvot palaavat johonkin kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä vähintään kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähdöstään”,
- kumoamaan asetuksen 2020/1055 2 artiklan 4 kohdan a alakohdan, jolla muutetaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (³) 8 artiklaa lisäämällä siihen 2 a kohta, jossa säädetään, että ”liikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt”,

3. velvoittamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudelliset perusteet ja pääasialliset perustelut

Liettuan tasavalta vetoaa kanteensa tueksi seuraaviin perusteisiin:

1. **Asetuksen 2020/1055 1 artiklan 3 kohdalla, siltä osin kuin sillä lisätään** asetukseen (EY) N:o 1071/2009 5 artiklan 1 kohdan b alakohta, jossa säädetään, että ”yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa järjestettävä ajoneuvokantansa toiminta varmistaen, että yrityksen käytössä olevat, kansainvälisessä kuljetuksessa käytetyt ajoneuvot palaavat johonkin kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä vähintään kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähdöstään”, **rikotaan:**
 - 1.1 **EUT-sopimuksen 3 artiklan 3 kohtaa, SEUT 11 ja SEUT 119 artiklaa ja unionin ympäristö- ja ilmastonmuutospolitiikkaa.** Velvollisuudella huolehtia siitä, että kuljettajat palaavat takaisin toimipisteeseen, lisätään tyhjiä kuljetusajoneuvoilla liikennöimistä, hiilidioksidipäästöjä ja ympäristön saastumista. Unionin toimielimet eivät riidanalaista toimea antaessaan ottaneet huomioon Euroopan unionin ympäristö- ja ilmastonmuutospolitiikkaa koskevia toimia, erityisesti ympäristönsuojeluun liittyviä vaatimuksia ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaan (European Green Deal) sisältyviä ja Euroopan neuvoston vahvistamia tavoitteita.
 - 1.2 **SEUT 26 artiklaa ja syrjäntäkiellon periaatetta.** Riidanalainen toimi on protektionistinen toimi, jolla unionin kuljetusmarkkinat jaetaan, kilpailua rajoitetaan ja sillä syrjitään Euroopan unionin maantieteellisten reuna-alueiden jäsenvaltioissa toimivia liikenteenharjoittajia. Riidanalaisella toimella myös syrjitään kansainvälisiä maantiekuljettajia verrattuna muihin kuljetusaloihin.
 - 1.3 **SEUT 91 artiklan 2 kohtaa ja SEUT 94 artiklaa.** Unionin toimielimillä oli velvollisuus ottaa huomioon se, että riidanalaisella toimella tulee olemaan erityisen huomattava vaikutus elintason ja työllisyysasteeseen Euroopan unionin reuna-alueiden jäsenvaltioissa, ja sillä on erityisen negatiivisia vaikutuksia Euroopan unionin reuna-alueiden jäsenvaltioihin sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien taloudelliseen tilanteeseen; unionin toimielimet eivät kuitenkaan toimineet tämän velvoitteen mukaisesti.
 - 1.4 **Hyvän lainsäädännön periaatteita,** koska se **annettiin ilman vaikutustenarviointia** ja tutkimatta asianmukaisesti sen negatiivisia sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia sekä sen vaikutuksia ympäristölle.
 - 1.5 **Suhteellisuusperiaatetta,** koska tässä säännöksessä säädetty ajoneuvojen velvollisuus palata takaisin säännöllisin väliajoin on toimi, joka ei selvästikään ole oikeassa suhteessa eikä asianmukainen julkisesti ilmoitetun tavoitteen eli niin kutsuttujen pöytälaatikkoyhtiöiden torjumisen kanssa.
2. **Asetuksen 2020/1055 2 artiklan 4 kohdan a alakohdalla,** jolla muutetaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklaa lisäämällä siihen 2 a kohta, jossa säädetään, että ”liikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt”, **rikotaan:**
 - 2.1 **SEU 3 artiklan 3 kohtaa, SEUT 11 ja SEUT 191 artiklaa,** koska pakollinen neljään päivän aika, jona ei saa harjoittaa toimintaa kabotaasimatkan päätyttyä, lisää tyhjiä kuljetusajoneuvoilla tapahtuvaa liikennöintiä unionin teillä ja lisää hiilidioksidipäästöjä ja ympäristön saastumista. Tästä syystä riidanalainen toimi on vastoin perussopimuksissa vahvistettua vaatimusta, jonka mukaan Euroopan unionin kuljetuspolitiikan toteuttamisessa on otettava huomioon ympäristönsuojelun vaatimukset ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet.
 - 2.2 **SEUT 26 artiklaa ja syrjäntäkiellon periaatetta.** Neljän päivän aika, jona ei saa harjoittaa toimintaa kabotaasimatkan päätyttyä, rajoittaa sisämarkkinoiden toimintaa ja logistiikkaketjun tehokkuutta. Maanteiden tavaraliikenteen markkinoiden jakaminen on saanut aikaan pienten ja Euroopan unionin reuna-alueilla sijaitsevien jäsenvaltioiden syrjintää, samalla kun suuret ja Euroopan unionin keskellä olevat jäsenvaltiot saavat maantieteellisen sijaintinsa vuoksi lainvastaista ja perusteetonta etua.
 - 2.3 **SEUT 91 artiklan 2 kohtaa ja SEUT 94 artiklaa,** koska riidanalainen toimi annettiin ottamatta huomioon negatiivisia vaikutuksia pienten ja Euroopan unionin reuna-alueilla sijaitsevien jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien taloudelliseen tilanteeseen, elintason ja työllisyysasteeseen näissä jäsenvaltioissa.

2.4 **Hyvän lainsäädännön periaatteita**, koska riidanalainen toimi annettiin ilman vaikutustenarviointia ja tutkimatta asianmukaisesti sen negatiivisia sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia sekä sen vaikutuksia ympäristölle.

2.5 **Suhteellisuusperiaatetta**, koska neljän päivän aika, jona ei saa harjoittaa toimintaa kabotaasimatkan päätyttyä, ei ole asianmukainen toimi, koska se ei ole oikeassa suhteessa tavoiteltuihin päämääriin, joita ovat kabotaasia koskevien periaatteiden selkeyttäminen ja niiden täytäntöönpanon tehokkuuden lisääminen.

(¹) Asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen 15.7.2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055 (EUVL 2020, L 249, s. 17).

(²) Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21.10.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 51).

(³) Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 72).

Kanne 23.10.2020 – Bulgarian tasavalta v. Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto

(Asia C-543/20)

(2021/C 19/30)

Oikeudenkäyntikieli: bulgaria

Asianosaiset

Kantaja: Bulgarian tasavalta (asiamiehet: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Vastaajat: Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto

Vaatimukset

Kantaja vaatii, että

- asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta 15.7.2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1054 (¹) 1 artiklan 6 kohdan c alakohta todetaan mitättömäksi
- toissijaisesti, mikäli unionin tuomioistuin päättää olla toteamatta riidanalaista asetusta osittain mitättömäksi, että asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta 15.7.2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054 todetaan kokonaisuudessaan mitättömäksi
- Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudelliset perusteet ja pääasialliset perustelut

Kantaja esittää kanteensa tueksi viisi kanneperustetta:

- 1) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 21 artiklan 1 kohdan ja 45 artiklan sekä Euroopan unionin perusoikeuskirjan 45 artiklan rikkominen