

- 3.1. **Az arányosság elvével**, mivel az uniós intézmények azáltal, hogy a hatálybalépés időpontját a huszadik napban jelölték meg, (i) nem vették figyelembe, hogy a tagállamok és a fuvarozók objektív okokból és átmeneti időszak hiányában nem tudják teljesíteni a módosítás szerinti kötelezettségeket, és (ii) semmilyen, ezen új követelmények sürgős jellegét igazoló érvet nem adtak elő.
- 3.2. **Az EUMSZ 296. cikkében rögzített indokolási kötelezettséggel**, mivel az uniós intézmények a javaslat vizsgálatakor a hatásvizsgálat és egyéb források alapján tisztában voltak azzal, hogy (i) az adott időszakok során a pihenőidőnek a járműben való eltöltése – mert nem áll megfelelően rendelkezésre alternatív szálláshely – a tagállamok többsége és a szállítási vállalkozások által betarthatatlan, (ii) járművezetők számára a tartózkodási helyükre vagy a vállalkozás működési központjába való visszatérés biztosításának kötelezettsége gyakorlati nehézségeket okozhat, tekintve, hogy e kötelezettség teljesítésére vonatkozó szabályok nem egyértelműek, és ez azt eredményezi, hogy az uniós intézményeknek érvekkel kellett volna indokolniuk az átmeneti időszak hiányát vagy a jogszabály hatálybalépése elhalasztásának hiányát;
- 3.3. **A lojális egyműködés elvét**, mivel az uniós intézmények nem csak annak szükségességét nem igazolták, hogy miért kell azonnal hatályba léptetni a pihenőidőnek a kérdéses időszakok során a járműben való tartásának tilalmát és a járművezetők tartózkodási helyükre való visszatérésének biztosítására vonatkozó kötelezettséget, nem vette továbbá figyelembe a tagállamok és az érintett felek által bemutatott, objektív akadályokra vonatkozó adatokat és olyan átmeneti időszak biztosításának szükségességét, amely lehetővé teszi a módosított szabályokra való felkészülést.

(¹) A közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló 2020. július 15-i (EU) 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2020. L 249, 49. o.).

(²) Az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2020 L 249., 1. o.).

2020. október 23-án benyújtott kereset – Litván Köztársaság kontra Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa

(C-542/20. sz. ügy)

(2021/C 19/29)

Az eljárás nyelve: litván

Felek

Felperes: Litván Köztársaság (képviselők: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė és R. Petravičius advokatas)

Alperesek: Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa

Kereseti kérelmek

A felperes azt kéri, hogy a Bíróság:

- Semmisítse meg a 2020/1055 rendelet (¹) 1. cikkének 3. pontját annyiban, amennyiben az az 1071/2009/EK rendeletbe (²) beilleszti az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontját, amely kimondja, hogy „[...] a vállalkozásnak a székhelye szerinti tagállamban [...] a járműállományának tevékenységét úgy kell megszerveznie, hogy a vállalkozás rendelkezésére álló, nemzetközi fuvarozásra használt járművek az elindulást követően nyolc héten belül visszatérjenek az adott tagállam egyik működési központjába”;
- Semmisítse meg a 2020/1055 rendelet 2. cikke 4. pontjának a) alpontját, amely módosítja az 1072/2009/EK rendelet (³) 8. cikkét, amelybe beilleszti a (2a) bekezdést, amely kimondja, hogy „[a] fuvarozók számára nem engedélyezett, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvénnyel ugyanazon jármű gépjárművel kabotázsműveleteket hajtsanak végre ugyanabban a tagállamban az ott végzett kabotázsműveletük végét követő négy napon belül”;

3. Az Európai Parlamentet és a Tanácsot kötelezze a költségek viselésére.

Jogalapok és fontosabb érvek

A Litván Köztársaság kérelmét az alábbi jogalapokra alapítja:

1. **A 2020/1055 rendelet 1. cikkének 3. pontja**, mivel az az 1071/2009/EK rendeletbe beilleszti az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontját, amely kimondja, hogy „[...] a vállalkozásnak a székhelye szerinti tagállamban [...] a járműállományának tevékenységét úgy kell megszerveznie, hogy a vállalkozás rendelkezésére álló, nemzetközi fuvarozásra használt járművek az elindulást követően nyolc héten belül visszatérjenek az adott tagállam egyik működési központjába”, **ellentétes**:
 - 1.1 **Az EUSZ 3. cikk (3) bekezdésével, az EUMSZ 11. és az EUMSZ 191. cikkel, valamint az Európai Unió környezet- és klímapolitikájával.** A működési központba való visszatérés követelménye növeli az üres gépjárművekkel közlekedő járművezetők számát az európai utakon, valamint a széndioxid-kibocsátás mértékét és a környezetszennyezést. Amikor az uniós intézmények elfogadták a megtámadott rendelkezést, nem vették figyelembe az Európai Unió környezetvédelmi politikájának és klímapolitikájának intézkedéseit, különösen az európai zöld megállapodás által támogatott és az Európai Tanács által megerősített környezetvédelmi kötelezettségeket és célkitűzéseket.
 - 1.2 **Az EUMSZ 26. cikkel és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának általános elvével.** A megtámadott rendelkezés protekcionista intézkedés, amely felosztja az Európai Unió szállítási piacát, korlátozza a versenyt és hátrányosan megkülönböztető rendszert alakít ki a földrajzilag az Európai Unió peremén található tagállamok (periféria-tagállamok) fuvarozóival szemben. A nemzetközi közúti szállítási ágazatot e rendelkezés által az egyéb szállítási ágazatokhoz képest hátrányos megkülönböztetést éri;
 - 1.3 **Az EUMSZ 91. cikk (2) bekezdésével és az EUMSZ 94. cikkel.** Az uniós intézményeknek figyelembe kellett volna venniük, hogy a megtámadott rendelkezés különösen jelentős hatást gyakorol az Európai Unió perifériáján elhelyezkedő tagállamok életszínvonalára és foglalkoztatási szintjére és különösen negatív módon hatnak a periférián letelepedett fuvarozók gazdasági helyzetére, ugyanakkor az uniós intézmények megszegték e kötelezettséget;
 - 1.4 **A rendes jogalkotási eljárás elvével**, mivel a megtámadott rendelkezést **hatásának bármilyen vizsgálata, valamint negatív társadalmi és gazdasági következményei és a környezetre gyakorolt hatásai vizsgálata nélkül fogadták el**;
 - 1.5 **Az arányosság elvével**, mivel a járművek rendszeres visszatérésének kimondott követelménye nyilvánvalóan aránytalan és a kinyilvánított célkitűzés – azaz az úgynevezett postaládacégek visszaszorításának – eléréséhez nem megfelelő intézkedés.
2. **A 2020/1055 rendelet 2. cikke 4. pontjának a) alpontja**, amely módosítja az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkét, amelybe beilleszti a (2a) bekezdést, amely kimondja, hogy „[a] fuvarozók számára nem engedélyezett, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvénnyel ugyanazon jármű gépjárművel kabotázsműveleteket hajtsanak végre ugyanabban a tagállamban az ott végzett kabotázsműveletük végét követő négy napon belül”, **ellentétes**:
 - 2.1 **Az EUSZ 3. cikk (3) bekezdésével, az EUMSZ 11. és az EUMSZ 191. cikkel**, mivel a kabotázstevékenységet követő, tevékenységtől való kötelező négy napos tartózkodás megnöveli az Európai Unió útjain az üres járművek áramlását és megnövelt széndioxid-kibocsátást és környezetszennyezést eredményez. A megtámadott rendelkezés ezen okból ellentétes a Szerződésekben rögzített azon követelménnyel, hogy az Európai Unió közlekedési politikájának végrehajtásában figyelembe kell venni a környezetvédelmi követelményeket és az európai zöld megállapodás célkitűzéseit.
 - 2.2 **Az EUMSZ 26. cikkel és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának általános elvével.** A kabotázstevékenységet követő, tevékenységtől való kötelező négy napos tartózkodás a belső piac működését korlátozza és gyengíti a logisztikai lánc hatékonyságát. A közúti fuvarozási piac felosztása a kis és az Európai Unió perifériáján elhelyezkedő tagállamokkal szembeni hátrányos megkülönböztetéshez vezetett, és egyúttal kizárólag földrajzi elhelyezkedésük okán jogszerűtlen és indokolatlan előnyhöz juttatta a nagy és központi helyzetű uniós tagállamokat;
 - 2.3 **Az EUMSZ 91. cikk (2) bekezdésével és az EUMSZ 94. cikk**, mivel a megtámadott rendelkezést anélkül fogadták el, hogy figyelembe vették volna a kis és az Európai Unió perifériáján elhelyezkedő tagállamok fuvarozóinak gazdasági helyzetét, valamint életszínvonalát és foglalkoztatási szintjét érintő negatív következményeket;

2.4 **A rendes jogalkotási eljárás elvével**, mivel a megtámadott rendelkezést hatásának bármilyen vizsgálata, valamint negatív társadalmi és gazdasági következményei és a környezetre gyakorolt hatásai vizsgálata nélkül fogadták el;

2.5 **Az arányosság elvével**, mivel a kábotázstevékenységet követő, tevékenységtől való kötelező négy napos tartózkodás nem megfelelő intézkedés, amely aránytalan a kábotázst irányító elvek tisztázására és az alkalmazása hatékonyságának kiterjesztésére irányuló szándékozott célkitűzés eléréséhez.

(¹) Az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló 2020. július 15-i (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2020. L 249, 17. o.).

(²) A közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 51. o.).

(³) A nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 72. o.)

2020. október 23-án benyújtott kereset – Bolgár Köztársaság kontra Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa

(C-543/20. sz. ügy)

(2021/C 19/30)

Az eljárás nyelve: bolgár

Felek

Felperes: Bolgár Köztársaság (képviselők: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Alperesek: Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa

Kereseti kérelmek

A felperes azt kéri, hogy a Bíróság

— Semmisítse meg az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet (¹) 1. cikke 6. pontjának c) alpontját;

— másodlagosan, abban az esetben, ha a Bíróság úgy határoz, hogy nem ad helyt a vitatott rendelet részleges megsemmisítése iránti jelen keresetnek, teljes egészében semmisítse meg az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendeletet;

— Az Európai Parlamentet és az Európai Unió Tanácsát kötelezze a költségek viselésére.

Jogalapok és fontosabb érvek

Keresete alátámasztása érdekében a felperes öt jogalapra hivatkozik:

1. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 21. cikke (1) bekezdésének és 45. cikkének, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartája (Charta) 45. cikke (1) bekezdésének megsértése.