

- 3.1. **Proporcingumo principui**, nes nustatant įsigaliojimo terminą po dvidešimties dienų Sąjungos institucijos (i) neatsižvelgė į tai, kad dėl objektyvių priežasčių ir be pereinamojo laikotarpio valstybės narės, vežėjai neturi galimybių prisitaikyti prie pasikeitusių reikalavimų ir (ii) nepateikė jokių argumentų, pagrindžiančių tokią naujų reikalavimų įsigaliojimo skubą.
- 3.2. **Pareigai motyvuoti, įtvirtintai SESV 296 straipsnyje**, nes Sąjungos institucijos pasiūlymo svarstymo metu iš poveikio vertinimo ir kitų šaltinių žinojo, jog (i) draudimas nustatytais laikotarpiais praleisti nakvynę kabinoje bus praktiškai neįgyvendinamas tiek daugumai valstybių narių (dėl alternatyvios nakvynės vietų pasiūlos trūkumo), tiek ir transporto įmonėms, (ii) įpareigojimas grąžinti vairuotojus į gyvenamąją vietą arba įmonės veiklos centro vietą sukels taikymo sunkumų, kadangi nėra aiškių tokio įpareigojimo įgyvendinimo taisyklių, todėl Sąjungos institucijos privalėjo pateikti argumentus dėl pereinamojo laikotarpio netaikymo ar reguliavimo įsigaliojimo atidėjimo.
- 3.3. **Lojalus bendradarbiavimo principui**, nes Sąjungos institucijos ne tik kad nepateikė jokių argumentų, kodėl draudimas nustatytais laikotarpiais nakvoti transporto priemonių kabinose ir įpareigojimas vairuotojus grąžinti į gyvenamąją vietą turi įsigalioti nedelsiant, tačiau ir neatsižvelgė į valstybių narių ir suinteresuotų asmenų pateiktus duomenis dėl objektyvių kliūčių ir poreikio nustatyti pereinamąjį laikotarpį, kuris leistų pasiruošti pasikeitusiam reguliavimui.

(<sup>1</sup>) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 249, 2020, p. 49).

(<sup>2</sup>) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniaisiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (OL L 249, 2020, p. 1).

**2020 m. spalio 23 d. pareikštas ieškinys byloje Lietuvos Respublika prieš Europos Parlamentą ir Europos Sąjungos Tarybą**

**(Byla C-542/20)**

(2021/C 19/29)

Proceso kalba: lietuvių

**Šalys**

Ieškovė: Lietuvos Respublika, atstovaujama K. Dieninio, V. Kazlauskaitės-Švenčionienės, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitės, G. Taluntytės ir R. Petravičiaus, advokato

Atsakovai: Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba

**Ieškovės reikalavimai**

Ieškovė Teisingumo Teismo prašo:

1. Panaikinti Reglamento 2020/1055 (<sup>1</sup>) 1 straipsnio 3 punktą tiek, kiek juo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 (<sup>2</sup>) 5 straipsnio 1 dalies b punktas, nustatant, jog „įmonė įsisteigimo valstybėje narėje turi <...> organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog įmonės turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, grįžtų į vieną iš veiklos centrų toje valstybėje narėje ne vėliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos“.
2. Panaikinti Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktį, kuriuo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 (<sup>3</sup>) 8 straipsnis, įterpiant 2a dalį ir nustatant, jog „Vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos“.

3. Priteisti iš Europos Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

### Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Grįsdama ieškinį Lietuvos Respublika remiasi šiais teisiniais pagrindais:

1. **Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punktas** tiek, kiek juo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnio 1 dalies b punktas, nustatant, jog „*įmonė įsisteigimo valstybėje narėje turi <...> organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog įmonės turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, grįžtų į vieną iš veiklos centrų toje valstybėje narėje ne vėliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos*“, **prieštarauja**:
  - 1.1. **ESS 3 straipsnio 3 daliai, SESV 11 ir 191 straipsniams, Sąjungos aplinkos ir klimato kaitos politikai.** Reikalavimas grįžti į įmonės veiklos centrą padidins be krovinių Europos keliais keliaujančių transporto priemonių skaičių, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir aplinkos taršą. Priimdamos ginčijamą nuostatą Sąjungos institucijos neatsižvelgė į Sąjungos aplinkos ir klimato kaitos politikos priemones, ypač į aplinkos apsaugos reikalavimus bei Europos žaliajame kurse iškeltus ir Europos Vadovų Tarybos patvirtintus aplinkosauginius tikslus.
  - 1.2. **SESV 26 straipsniui ir bendram nediskriminavimo principui.** Ginčijama nuostata yra protekcionistinė priemonė, kuria suskaldoma Sąjungos transporto rinka, suvaržoma konkurencija ir nustatomas diskriminacinis režimas Sąjungos geografiniuose pakraščiuose esančių valstybių narių (periferinių valstybių narių) vežėjų atžvilgiu. Šia nuostata tarptautinis kelių transporto sektorius taip pat diskriminuojamas palyginti su kitais transporto sektoriais.
  - 1.3. **SESV 91 straipsnio 2 daliai ir 94 straipsniui.** Sąjungos institucijos privalėjo atsižvelgti į tai, kad ginčijama nuostata turės itin didelę įtaką gyvenimo ir užimtumo lygiui Sąjungos periferinėse valstybėse narėse ir itin neigiamai paveiks periferijoje išikūrusių vežėjų ekonominę padėtį, tačiau šios pareigos neatliko.
  - 1.4. **Geros teisėkūros principams,** kadangi ginčijama nuostata buvo **priimta neatlikus poveikio vertinimo** ir tinkamai neįvertinus neigiamų socialinių, ekonominių pasekmių ir poveikio aplinkai.
  - 1.5. **Proporcingumo principui,** kadangi įtvirtintas reguliaraus transporto priemonės grąžinimo reikalavimas yra akivaizdžiai neproporcinga priemonė ir netinkama viešai deklaruojamam tikslui pasiekti – kovoti su taip vadinamomis priedangos įmonėmis.
2. **Reglamento 2020/1055 2 straipsnio 4 punkto a papunktis,** kuriuo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnis įterpiant 2a dalį ir nustatant, jog „*Vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos*“, **prieštarauja**:
  - 2.1. **ESS 3 straipsnio 3 daliai, SESV 11 ir 191 straipsniams,** kadangi nustatytas privalomas keturių dienų veiklos pertraukos laikotarpis po kabotažo operacijos padidins transporto srautus, be krovinių keliaujančių transporto priemonių skaičių Sąjungos keliuose, lems didesnę išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir aplinkos taršą. Todėl ginčijama nuostata prieštarauja Sutartyse įtvirtintam reikalavimui įgyvendinant Sąjungos politiką transporto srityje atsižvelgti į aplinkos apsaugos reikalavimus ir Europos žaliojo kurso tikslams.
  - 2.2. **SESV 26 straipsniui ir nediskriminavimo principui.** Numatytas keturių dienų veiklos pertraukos terminas po kabotažo operacijų sukuria apribojimus vidaus rinkos veikimui ir logistikos grandinės veiksmingumui. Perskirstant vežimo kelių transportu rinką, buvo sukurta diskriminacija mažųjų ir periferinių Sąjungos valstybių narių atžvilgiu, kartu sukuriant neteisėtą ir nepagrįstą prioritetą didžiųjų centrinių Sąjungos valstybių narių atžvilgiu vien dėl jų geografinės padėties.
  - 2.3. **SESV 91 straipsnio 2 daliai ir 94 straipsniui,** kadangi ginčijama nuostata priimta neįvertinus neigiamų pasekmių mažųjų ir periferinių Sąjungos valstybių narių vežėjų ekonominei padėčiai ir šių valstybių narių gyvenimo ir užimtumo lygiui.

- 2.4. **Geros teisėkūros principams**, kadangi ginčijama nuostata buvo priimta neatlikus poveikio vertinimo ir tinkamai neįvertinus neigiamų socialinių, ekonominių pasekmių ir poveikio aplinkai.
- 2.5. **Proporcingumo principui**, kadangi įtvirtintas keturių dienų atvėsimo laikotarpis po kabotažo operacijos yra netinkama ir neproporcinga priemonė siekiamiems tikslams, susijusiems su kabotažo taisyklių aiškumo ir įgyvendinimo efektyvumo didinimu.

- (<sup>1</sup>) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje (OL L 249, 2020, p. 17).
- (<sup>2</sup>) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009, p. 51).
- (<sup>3</sup>) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72).

**2020 m. spalio 23 d. pareikštas ieškinys byloje Bulgarijos Respublika / Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba**

**(Byla C-543/20)**

(2021/C 19/30)

Proceso kalba: bulgarų

**Šalys**

Ieškovė: Bulgarijos Respublika, atstovaujama L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva

Atsakovai: Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba

**Ieškovės reikalavimai**

Ieškovė Teisingumo Teismo prašo:

- panaikinti 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1054 (<sup>1</sup>), kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais, 1 straipsnio 6 dalies c punktą,
- nepatenkinus pirmojo reikalavimo, jei Teisingumo Teismas nuspręstų atmesti šį ieškinį dėl ginčijamo reglamento dalinio panaikinimo, panaikinti visą 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais,
- priteisti iš Europos Parlamento ir Europos Sąjungos Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

**Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai**

Grįsdama ieškinį ieškovė remiasi penkiais pagrindais:

1. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 21 straipsnio 1 dalies ir 45 straipsnio bei Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (Chartija) 45 straipsnio 1 dalies pažeidimu;