

2020 m. spalio 23 d. pareikštas ieškinys byloje Rumunija / Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba

(Byla C-547/20)

(2021/C 19/34)

Proceso kalba: rumunų

Šalys

Ieškovė: Rumunija, atstovaujama E. Gane, R.I. Hațieganu ir A. Rotăreanu

Atsakovai: Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba

Ieškovės reikalavimai

Ieškovė Teisingumo Teismo prašo:

— iš dalies panaikinti Reglamentą (ES) 2020/1055, būtent:

— 1 straipsnio 3 punktą, kuriuo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnio 1 dalies b punktas, ir

— 2 straipsnio 4 punkto a, b, c papunkčius, kuriais keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnis, įtraukiant 2 a dalį, iš dalies pakeičiant 3 dalį ir įtraukiant 4 a dalį;

tik jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad tos nuostatos yra neatsiejamos nuo kitų Reglamento (ES) 2020/1055 nuostatų arba susijusios su to akto esme, panaikinti visą Sąjungos teisės aktą;

— priteisti iš Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Grįsdama ieškinį Rumunija remiasi trimis pagrindais:

1. Pirmasis ieškinio pagrindas: pažeistas proporcingumo principas, įtvirtintas ESS 5 straipsnio 4 dalyje

Rumunija tvirtina, kad 1 straipsnio 3 punkte numatyta priemonė, susijusi su pareiga užtikrinti transporto priemonės grįžimą į veiklos centrą įsisteigimo valstybėje narėje kas aštuonias savaites, nėra būtina siekiant sustiprinti realų ir veiksmingą bendrovės buvimą toje valstybėje narėje ir yra akivaizdžiai netinkama deklaruotam tikslui pasiekti.

Tai yra ekonomiškai nepagrįsta pareiga, apsunkinsianti operatorių veiklą, lemsianti papildomų beprasmių išlaidų, padidinsianti tuščių reisų skaičių ir CO₂ emisiją.

Rumunija taip pat tvirtina, kad 2 straipsnio 4 punkto, a, b, c papunkčiuose numatyta priemonė, kuria nustatomi papildomi apribojimai kabotažo operacijoms, akivaizdžiai netinkama deklaruotiems tikslams pasiekti ir nebūtina nurodytoms problemoms, susijusioms su kabotažo taisyklių nesilaikymu, spręsti.

Tokia priemonė – atspindi regresą palyginti su dabartiniu rinkos liberalizavimo lygiu ir gali sutrikdyti transporto bendrovių tinklo organizavimo pusiausvyrą, padidinti prastovų laikotarpius ir tuščių reisų skaičių. Dėl naujų nuostatų bus sunkiau taikyti kabotažo taisykles ir kontrolės mechanizmai taps sudėtingesni, atitinkamai operatoriams prisidės beprasmių administracinių išlaidų.

Abi priemonės yra neproporcingos, turint mintyje neigiamą poveikį, kurį patirs transporto įmonės valstybėse narėse, ypač esančiose Europos Sąjungos geografiniuose pakraščiuose.

2. Antrasis ieškinio pagrindas: SESV 49 straipsnyje įtvirtintos teisės įsisteigti neteisėtas suvaržymas

Rumunija tvirtina, kad dėl 1 straipsnio 3 punkte numatytos priemonės labai padidės Europos Sąjungos geografiniame pakraštyje esančios valstybės narės transporto bendrovių veiklos išlaidas. Gerokai sumažės pelningumas ir, atitinkamai, patrauklumas kurti tokią bendrovę tose valstybėse. Taip pat jau įsisteigę operatoriai perkels savo veiklą į vakarų Europos valstybes, kad sumažintų transporto priemonės grįžimo į veiklos centrą įsisteigimo valstybėje narėje kas aštuonias savaites neigiamą poveikį.

Taigi ši priemonė yra įsisteigimo laisvės apribojimas, kaip tai suprantama pagal SESV 49 straipsnį. Šis suvaržymas yra neteisėtas.

3. Trečiasis ieškinio pagrindas: pažeistas draudimo diskriminuoti dėl pilietybės principas, įtvirtintas SESV 18 straipsnyje

Rumunija tvirtina, kad priemonė, pagal kurią numatomas transporto priemonės grįžimas į veiklos centrą įsisteigimo valstybėje narėje kas aštuonias savaites, ir kiti papildomi kabotažo apribojimai prieštarauja Sąjungos konvergencijos tikslams ir yra protekcionizmas, nes sukuria didelių kliūčių į transporto rinką patekti nereziduojantiems operatoriams.

Nors nėra akivaizdžiai diskriminuojančios, šios priemonės *de facto* skirtingai paveiks valstybes nares, nes padarys didelę ir neproporcingą įtaką Europos Sąjungos geografiniuose pakraščiuose esančiose valstybėse įsisteigusių transporto operatorių ekonominei veiklai.

Be to, Reglamente (ES) 2020/1055, Reglamente (ES) 2020/1054⁽¹⁾ ir Direktyvoje (ES) 2020/1057⁽²⁾ numatytos priemonės (susijusios su papildomais kabotažo transporto apribojimais, transporto priemonės grįžimu į veiklos centrą įsisteigimo valstybėje narėje kas aštuonias savaites, vairuotojo grįžimu kas keturias savaites, draudimu normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais naudotis transporto priemonėje ir vairuotojų komandiravimu) apibrėžtos kaip integruoto teisės aktų paketo pagrindas; tai yra kontekstas, kuriame vien jų kumuliatyvaus poveikio analizė gali iliustruoti realų jų poveikį transporto rinkai.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

2020 m. spalio 23 d. pareiktas ieškinys byloje Rumunija / Europos Parlamentas, Europos Sąjungos Taryba

(Byla C-548/20)

(2021/C 19/35)

Proceso kalba: rumunų

Šalys

Ieškovė: Rumunija, atstovaujama E. Gane, L. Lițu ir M. Chicu