

Antrasis ieškinio pagrindas: ieškovė tvirtina, kad atsakovai pažeidė vienodo požiūrio ir draudimo diskriminuoti principą, apibrėžtą SESV 18 straipsnyje ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 20 ir 21 straipsniuose, valstybių narių lygybės prieš Sutartis principą, apibrėžtą ESS 4 straipsnio 2 dalyje, ir, kiek Teisingumo Teismas laiko būtina, SESV 95 straipsnio 1 dalį.

Trečiasis ieškinio pagrindas: ieškovė tvirtina, kad atsakovai pažeidė SESV 91 straipsnio 1 dalį.

Ketvirtasis ieškinio pagrindas: ieškovė tvirtina, kad atsakovai pažeidė SESV 91 straipsnio 2 dalį ir SESV 90 straipsnį, siejamą su ESS 3 straipsnio 3 dalimi, ir SESV 94 straipsnį.

Penktasis ieškinio pagrindas: ieškovė tvirtina, kad atsakovai pažeidė SESV 34 ir 35 straipsnius – toks pažeidimas nepateisinamas remiantis SESV 36 straipsniu – ir 58 straipsnio 1 dalį, siejamą su SESV 91 straipsniu, arba subsidiariai SESV 56 straipsnį.

(¹) OL L 249, 2020, p. 49.

2020 m. spalio 26 d. pareikštas ieškiny s byloje *Vengrija / Europos Parlamentas ir Europos Sąjungos Taryba*

(Byla C-551/20)

(2021/C 19/38)

Proceso kalba: vengrų

Šalys

Ieškovė: Vengrija, atstovaujama M. Z. Fehér ir K. Szíjjártó

Atsakovai: Europos Parlamentas ir Europos Sąjungos Taryba

Ieškovės reikalavimai

Ieškovė Teisingumo Teismo prašo:

- panaikinti Reglamento (ES) 2020/1054 (¹) 1 straipsnio 6 dalies c punktą ir 2 straipsnio 2 dalį ir, papildomai, visas nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašomomis panaikinti nuostatomis,
- panaikinti Reglamento (ES) 2020/1055 (²) 1 straipsnio 3 dalį, kiek ja keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnis, į jo 1 dalį įterpiant naują b punktą, ir, papildomai, visas nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašoma panaikinti nuostata,
- panaikinti Direktyvos (ES) 2020/1057 (³) 1 straipsnį, arba, nepatenkinus šio prašymo, tos direktyvos 1 straipsnio 6 dalį, ir, papildomai, visas nuostatas, kurios neatsiejamai susijusios su prašoma panaikinti nuostata,
- priteisti iš Europos Parlamento ir Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

1. Su ginčijamomis Reglamento 2020/1054 nuostatomis susiję pagrindai

Reglamento 2020/1054 **1 straipsnio 6 dalies c punkte** išdėstyta nuostata, pagal kurią įprastais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet koku ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamosi transporto priemonėje, negali būti taikoma praktikoje, nes nėra pakankamai tinkamų poilsio patalpų. Šis reikalavimas yra neproporcinga našta teisės subjektams, t. y. vairuotojams ir transporto įmonėms, ir yra akivaizdi teisės aktų leidėjų padaryta vertinimo klaida. Aplinkybė, kad per teisės akto priėmimo procedūrą visiškai nebuvo nagrinėjamas turimų ginčijamoje nuostatoje išdėstytus reikalavimus atitinkančių laisvų apgyvendinimo vietų skaičius ir vieta, nors šiuo klausimu buvo išreikštas didelis nerimas, tai pat yra akivaizdi vertinimo klaida.

Vengrijos vyriausybė teigia, kad Reglamento 2020/1054 2 straipsnio 2 dalis, kurioje nustatyta data, iki kurios transporto priemonėse turės būti sumontuoti antrosios kartos išmanusis tachografas (V2), yra neteisėta. Pirma, priimdami šią nuostatą, teisės aktų leidėjai padarė akivaizdžią vertinimo klaidą ir pažeidė proporcingumo principą, nes neišnagrinėjo ekonominių ir socialinių pasekmių, kylančių dėl šio termino paankstinimo. Antra, teisės aktų leidėjai pažeidė ūkio subjektų teisėtus lūkesčius ir teisėtų lūkesčių apsaugos bei teisinio saugumo principus. Trečia, ta nuostata pažeidžiamas SESV 151 straipsnio antroje pastraipoje suformuluotas reikalavimas išlaikyti Sąjungos ekonomikos konkurencingumą, nes šiuo metu valstybėse, kurios nėra Sąjungos narės, įsteigtų įmonių transporto priemonėms netaikomas panašus reikalavimas, todėl tos įmonės turi aiškų konkurencinį pranašumą prieš Sąjungos įmones.

2. Su ginčijamomis Reglamento 2020/1055 nuostatomis susiję pagrindai

Pasak Vengrijos vyriausybės, nustačius privalomą transporto priemonės grąžinimą kas aštuonias savaites buvo pažeistas proporcingumo reikalavimas ir padaryta akivaizdi vertinimo klaida, nes Europos Parlamentas ir Taryba neįvertino naujų reikalavimų ekonominių ir socialinių pasekmių bei poveikio aplinkai, todėl neturėjo jokios esminės informacijos apie tai, ar naujasis reikalavimas yra proporcingas. Taigi teisės aktų leidėjai taip pat pažeidė atsargumo principą, nes neįvertino priemonės poveikio aplinkai. Remiantis nustatyta priemone, transporto priemonės turės daug kartų grįžti be krovinių, todėl Sąjungoje padidės anglies dioksido emisijos.

Kita vertus, tas reikalavimas prieštarauja draudimui diskriminuoti, nes daro skirtingą poveikį Europos Sąjungos viduryje ir jos pakraščiuose, konkrečiai, vadinamosiose „trylikoje naujųjų valstybių narių“ įsisteigusiems vežėjams. Remiantis SESV 91 straipsnio 2 dalimi ir SESV 94 straipsniu, teisės aktų leidėjai privalėjo atsižvelgti į ypatingas šių šalių aplinkybes ir nepriimti diskriminuojančių teisės aktų.

3. Su ginčijamomis Direktyvos 2020/1057 nuostatomis susiję pagrindai

Kaip pagrindinį reikalavimą Vengrijos vyriausybė pateikia prašymą panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnį, kuriame nustatytos „konkrečios vairuotojų komandiravimo taisyklės“. Ji teigia, kad tos „konkrečios taisyklės“ yra neteisėtos, nes tarptautiniais maršrutais važiuojantys vairuotojai negali būti laikomi asmenimis, vykdančiais tarpvalstybines priemones, kaip jos suprantamos pagal Direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 3 dalies a punktą, todėl jiems netaikomos tos direktyvos nuostatos.

Nepatenkinus šio prašymo, Vengrijos vyriausybė prašo panaikinti Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 6 dalį, nes teisės aktų leidėjai nesilaikė vienodo požiūrio reikalavimo nustatydami, kad direktyvos 1 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta išimtis dvišalei transporto operacijai netaikomas vadinamosioms lydimosioms kombinuotojo vežimo operacijoms. Be to, dėl tos nuostatos Vengrijos vyriausybė taip pat teigia, kad neatliktas joks poveikio vertinimas ir kad dėl to teisės aktų leidėjai pažeidė proporcingumo principą bei padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

(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 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).

(³) 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).