

- 3.1 **Samērīguma princīpam**, jo, noteikdamas, ka regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas, ES iestādes i) neesot ņēmušas vērā to, ka objektīvu iemeslu dēļ apstākļos, kad nav pārejas laikposma, dalībvalstīm un autotransporta uzņēmumiem nav iespējams pielāgoties pienākumu grozījumiem, un ii) neesot izvirzījušas nekādus argumentus, ar kuriem būtu pamatota šo jauno prasību ieviešanas steidzamība;
- 3.2 **LESD 296. pantā noteiktajam pienākumam norādīt pamatojumu**, jo laikā, kad tika izskatīts priekšlikums par šo aktu, ES iestādēm esot bijis zināms – no ietekmes novērtējuma un citiem avotiem –, ka i) aizliegumu attiecīgajos laikposmos gulēšanai paredzēto laiku pavadīt transportlīdzekļa kabīnē praksē nebūtu iespējams īstenot nedz lielākajai daļai dalībvalstu (alternatīvu mītņu nepietiekamā skaita dēļ), nedz autotransporta uzņēmumiem, ii) pienākums nodrošināt, ka transportlīdzekļu vadītāji atgriežas savā dzīvesvietā vai uzņēmuma darbības centrā praksē izraisītu sarežģījumus, jo šā pienākuma īstenošanas noteikumi neesot skaidri, un līdz ar to ES iestādēm esot bijuši jāizvirza argumenti, kas attaisnotu pārejas laikposma neesamību jeb tiesību akta stāšanās spēkā neatlikšanu;
- 3.3 **Lojālas sadarbības princīpam**, jo ES iestādes neesot sniegušas nekādu pamatojumu, kādēļ būtu nepieciešams nodrošināt to, lai uzreiz stātos spēkā aizliegums attiecīgajos laikposmos nakti pavadīt transportlīdzekļa kabīnē un pienākums nodrošināt, ka transportlīdzekļu vadītāji atgriežas savā dzīvesvietā, un arī neesot ņēmušas vērā dalībvalstu un ieinteresēto personu iesniegtos datus par objektīviem šķēršļiem un nepieciešamību paredzēt pārejas laikposmu, kas dotu iespēju sagatavoties noteikumu grozīšanai.

(<sup>1</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1057 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV 2020, L 249, 49. lpp.).

(<sup>2</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV 2020, L 249, 1. lpp.).

**Prasība, kas celta 2020. gada 23. oktobrī – Lietuvas Republika/Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome**

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

(2021/C 19/29)

Tiesvedības valoda – lietuviešu

**Lietas dalībnieki**

Prasītāja: Lietuvas Republika (pārstāvji: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė un R. Petravičius, advokāts)

Atbildētāji: Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome

**Prasījumi**

Prasītājas prasījumi Tiesai ir šādi:

1. Atcelt Regulas 2020/1055 (<sup>1</sup>) 1. panta 3. punktu, ciktāl ar to Regulā (EK) Nr. 1071/2009 (<sup>2</sup>) ir iekļauts 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts, kurā paredzēts, ka “uzņēmum[s] dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību [...] organizē sava autoparka darbību tā, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas ir uzņēmuma rīcībā un tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, atgrieztos vienā no saimnieciskās darbības centriem, kas atrodas minētajā dalībvalstī, vismaz astoņu nedēļu laikā pēc izbraukšanas no tā”;
2. Atcelt Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, ar ko ir grozīts Regulas (EK) Nr. 1072/2009 (<sup>3</sup>) 8. pants, tajā iekļaujot 2.a punktu, kurā paredzēts, ka “kravas pārvadātājiem nav atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī četru dienu laikā pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma beigām minētajā dalībvalstī.”;

3. Piespriest Eiropas Parlamentam un Padomei atļūdzināt tiesšāšanās izdevumus.

### Pamati un galvenie argumenti

Prasības pamatošanai Lietuvas Republika izvirza šādus pamatus:

1. **Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkts**, ciktāl ar to Regulā (EK) Nr. 1071/2009 ir iekļauts 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts, kurā paredzēts, ka *“uzņēmum[s] dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību [...] organizē sava autoparka darbību tā, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas ir uzņēmuma rīcībā un tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, atgrieztos vienā no saimnieciskās darbības centriem, kas atrodas minētajā dalībvalstī, vismaz astoņu nedēļu laikā pēc izbraukšanas no tā”, esot pretrunā:*
  - 1.1 **LES 3. panta 3. punktam, LESD 11. un 191. pantam un ES politikai dabas vides un klimata pārmaiņu jomā.** Prasība atgriezties saimnieciskās darbības centrā izraisīšot pa Eiropas ceļiem pārvietojošos nepiekrautu transportlīdzekļu skaita, emitētā CO2 apjoma un dabas vides piesārņojuma pieaugumu. ES iestādes, pieņemot strīdīgo normu, neesot ņēmušas vērā pasākumus saistībā ar Eiropas Savienības politiku dabas vides un klimata pārmaiņu jomā, konkrēti, prasības attiecībā uz vides aizsardzību un vides aizsardzības mērķus, kuri izvirzīti saistībā ar Eiropas zaļo kursu un kurus apstiprinājusi Eiropadome;
  - 1.2 **LESD 26. pantam un vispārējam nediskriminācijas principam.** Strīdīgā norma esot protekcionisma pasākums, ar ko tiek sadalīts ES pārvadājumu tirgus, ierobežota konkurence un izveidots regulējums, kas ir diskriminējošs attiecībā pret kravas pārvadātājiem dalībvalstīs, kuras atrodas Eiropas Savienības ģeogrāfiskajā perifērijā (perifērās dalībvalstīs). Ar šo normu starptautisko autopārvadājumu nozare tiek diskriminēta salīdzinājumā ar citām pārvadājumu nozarēm;
  - 1.3 **LESD 91. panta 2. punktam un 94. pantam.** ES iestādēm esot bijis jāņem vērā tas, ka strīdīgā norma lielā mērā ietekmēs labklājības un nodarbinātības līmeni Eiropas Savienības perifērajās dalībvalstīs, kā arī īpaši nelabvēlīgi ietekmēs perifērijā reģistrēto kravas pārvadātāju saimniecisko stāvokli; taču ES iestādes šo pienākumu neesot ievērojušas;
  - 1.4 **Pareiza likumdošanas procesa principiem**, jo strīdīgā norma esot **pieņemta bez tās ietekmes novērtējuma** un bez pienācīgas pārbaudes par tās negatīvajām sociālajām un saimnieciskajām sekām un ietekmi uz dabas vidi;
  - 1.5 **Samērīguma principam**, jo noteiktās prasības par transportlīdzekļu regulāru atgriešanos esot acīmredzami nesamērīgs un neatbilstīgs pasākums attiecībā pret centieniem sasniegt publiski pausto mērķi, proti, tā dēvēto pastkastītes uzņēmumu izskaušanu.
2. **Regulas 2020/1055 2. panta 4. punkta a) apakšpunkts**, ar ko ir grozīts Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pants, tajā iekļaujot 2.a punktu, kurā paredzēts, ka *“kravas pārvadātājiem nav atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī četru dienu laikā pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma beigām minētajā dalībvalstī.”, esot pretrunā:*
  - 2.1 **LES 3. panta 3. punktam, LESD 11. un 191. pantam**, jo obligātais četru dienu laikposms, kurā pēc kabotāžas pārvadājuma ir jāatturas no darbības, izraisīšot transporta plūsmas, proti, pa Eiropas ceļiem pārvietojošos nepiekrautu transportlīdzekļu skaita pieaugumu un līdz ar to arī emitētā CO2 apjoma un vides piesārņojuma pieaugumu. Tādēļ strīdīgā norma esot pretrunā Līgumos nostiprinātajām prasībām, ka, īstenojot Eiropas Savienības politiku transporta jomā, ir jāievēro vides aizsardzības prasības un Eiropas zaļā kursa mērķi;
  - 2.2 **LESD 26. pantam un vispārējam nediskriminācijas principam.** Četras dienas ilgais laikposms, kurā pēc kabotāžas pārvadājuma ir jāatturas no darbības, ierobežojot iekšējā tirgus pienācīgu darbību un loģistikas ķēdes efektivitāti. Autopārvadājumu tirgus sadale esot izraisījusi diskrimināciju pret Eiropas Savienības mazajām dalībvalstīm un perifērajām dalībvalstīm, vienlaikus radot prettiesiskas un neattaisnojamas priekšrocības lielajām dalībvalstīm ES centrā tikai to ģeogrāfiskā izvietojuma dēļ;
  - 2.3 **LESD 91. panta 2. punktam un 94. pantam**, jo strīdīgā norma esot pieņemta, neņemot vērā, cik nelabvēlīgi tā ietekmēs mazajās dalībvalstīs un Eiropas Savienības perifērajās dalībvalstīs reģistrēto kravas pārvadātāju saimniecisko stāvokli, kā arī un labklājības un nodarbinātības līmeni šajās dalībvalstīs;

2.4 **Pareiza likumdošanas procesa principiem**, jo strīdīgā norma esot pieņemta bez tās ietekmes novērtējuma un bez pienācīgas pārbaudes par tās negatīvajām sociālajām un saimnieciskajām sekām un ietekmi uz dabas vidi;

2.5 **Samērīguma principam**, jo četras dienas ilgais laikposms, kurā pēc kabotāžas pārvadājuma ir jāatturas no darbības, esot neatbilstīgs pasākums, kas esot nesamērīgs attiecībā pret sasniedzamajiem mērķiem – precizēt kabotāžu reglamentējošos principus un palielināt to īstenošanas iedarbīgumu.

- (<sup>1</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1055 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē (OV 2020, L 249, 17. lpp.).
- (<sup>2</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV 2009, L 300, 51. lpp.).
- (<sup>3</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.).

**Prasība, kas celta 2020. gada 23. oktobrī – Bulgārijas Republika/Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome**

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

(2021/C 19/30)

Tiesvedības valoda – bulgāru

**Lietas dalībnieki**

Prasītāja: Bulgārijas Republika (pārstāves: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Atbildētāji: Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome

**Prasītājas prasījumi:**

Prasītājas prasījumi Tiesai ir šādi:

- atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1054 (<sup>1</sup>) (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību, 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu;
- pakārtoti, ja Tiesa nolemtu šo prasību par regulas daļēju atcelšanu neapmierināt, pilnībā atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību;
- piespriest Eiropas Parlamentam un Eiropas Savienības Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

**Pamati un galvenie argumenti**

Prasības pamatošanai prasītāja izvirza kopumā piecus pamatus.

1. Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 21. panta 1. punkta un 45. panta, kā arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (Harta) 45. panta 1. punkta pārkāpums.