

**Skarga wniesiona w dniu 23 października 2020 r. – Rumunia / Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej**

**(Sprawa C-547/20)**

(2021/C 19/34)

*Język postępowania: rumuński*

**Strony**

*Strona skarżąca:* Rumunia (przedstawiciele: E. Gane, R.I. Hațeganu i A. Rotăreanu, pełnomocnicy)

*Strona pozwana:* Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

**Żądania strony skarżącej**

Strona skarżąca wnosi do Trybunału o:

— stwierdzenie nieważności części rozporządzenia (UE) 2020/1055, w szczególności:

— art. 1 pkt 3, który dokonuje zmiany art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz

— art. 2 pkt 4 lit. a), b), c), który dokonuje zmiany art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 wprowadzając ust. 2a, zmianę w ust. 3 oraz wprowadzając ust. 4a;

oraz, tytułem żądania ewentualnego, wyłącznie gdyby Trybunał miał orzec, że przepisy te są nierozzerwalnie związane z innymi przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1055 lub odnoszą się do istoty tego aktu, stwierdzenie nieważności całości tego aktu prawodawczego Unii;

— obciążenie Parlamentu i Rady kosztami postępowania.

**Zarzuty i główne argumenty**

Na poparcie skargi Rumunia podnosi trzy zarzuty:

**1. Zarzut pierwszy dotyczący naruszenia zasady proporcjonalności ustanowionej w art. 5 ust. 4 TUE**

Rumunia twierdzi, że środek, o którym mowa w art. 1 pkt 3, dotyczący obowiązku powrotu pojazdu do bazy eksploatacyjnej w państwie członkowskim siedziby przedsiębiorcy w ciągu ośmiu tygodni, nie jest konieczny do wzmocnienia realnej i skutecznej obecności przedsiębiorstwa w danym państwie członkowskim i jest oczywiście nieodpowiedni do osiągnięcia założonego celu.

Stanowi on nieuzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia i nadmierne w stosunku do przedsiębiorców obciążenie, pociągające za sobą niepotrzebne koszty operacyjne, zwiększenie liczby przejazdów bez ładunku oraz emisji CO<sub>2</sub>.

Rumunia twierdzi ponadto, że środek, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a), b) i c), który ogranicza przewozy kabotażowe jest oczywiście nieodpowiedni do osiągnięcia założonych celów i nie służy rozwiązaniu wskazanych problemów dotyczących nieprzestrzegania zasad odnoszących się do przewozów kabotażowych.

Stanowi on krok wstecz względem obecnego poziomu liberalizacji rynku i prowadzi do zaburzenia równowagi w organizacji łańcuchów logistycznych przedsiębiorstw przewozowych, zwiększenia czasu trwania postojów i przejazdów bez towaru. Nowo wprowadzone przepisy utrudniają stosowanie przepisów dotyczących kabotażu i komplikują mechanizmy kontroli, poprzez wprowadzenie nowych niepotrzebnych obciążeń administracyjnych po stronie przedsiębiorców.

Obydwa te środki są nieproporcjonalne w porównaniu z negatywnym oddziaływaniem na przedsiębiorstwa przewozu drogowego w państwach członkowskich Unii, w szczególności tych położonych na obrzeżach Unii.

## 2. Zarzut drugi dotyczący nieuzasadnionego ograniczenia swobody przedsiębiorczości ustanowionej w art. 49 TFUE

Rumunia twierdzi, że środek wprowadzony przez art. 1 pkt 3 generuje znaczne koszty operacyjne dla przedsiębiorstw transportu drogowego z siedzibą w państwie członkowskim położonym na obrzeżach Unii. Rentowność i atrakcyjność tworzenia takich przedsiębiorstw w tych państwach członkowskich ulegnie wyraźnemu obniżeniu. Ponadto działające już w nich przedsiębiorstwa przeniosą swą działalność do państw zachodniej Europy w celu zmniejszenia negatywnych skutków wynikających z obowiązku powrotu w ciągu ośmiu tygodni pojazdu do bazy eksploatacyjnej w państwie członkowskim siedziby.

Środek ten stanowi zatem ograniczenie swobody przedsiębiorczości w rozumieniu art. 49 TFUE. Ograniczenie to nie jest uzasadnione.

## 3. Zarzut trzeci dotyczący naruszenia zasady niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową ustanowionej w art. 18 TFUE

Rumunia twierdzi, że środek który przewiduje powrót pojazdu do bazy eksploatacyjnej państwa członkowskiego siedziby w ciągu ośmiu tygodni jak i dodatkowe ograniczenia dotyczące przewozów kabotażowych są sprzeczne z celami konwergencji Unii i mają charakter protekcyjny, tworząc istotne przeszkody w dostępie do rynku przewozów dla przewoźników niebędących rezydentami.

Środki te – mimo iż pozornie nie mają dyskryminującego charakteru – wywierają *de facto* wpływ o różnym natężeniu na poziomie państw członkowskich w zakresie w jakim w znaczący i nieproporcjonalny sposób oddziałują na działalność gospodarczą przedsiębiorstw przewozu drogowego z siedzibą w państwach członkowskich położonych na obrzeżach Unii.

Ponadto, środki o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/1055, rozporządzeniu (UE) 2020/1054<sup>(1)</sup> oraz dyrektywie (UE) 2020/1057<sup>(2)</sup> (dotyczące dodatkowych ograniczeń w przewozie kabotażowym, powrotu pojazdu do centrum operacyjnego państwa członkowskiego siedziby w ciągu ośmiu tygodni, powrotu kierowcy co cztery tygodnie, zakazu spędzania okresu regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu oraz delegowania kierowców) zostały pomyślane jako filary zintegrowanego pakietu legislacyjnego, w kontekście którego wyłącznie analiza łącznych skutków tych środków może ilustrować ich rzeczywisty wpływ na rynek przewozów.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. 2020, L 249, s. 1).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. 2020, L 249, s. 49).

**Skarga wniesiona w dniu 23 października 2020 r. – Rumunia / Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej**

**(Sprawa C-548/20)**

(2021/C 19/35)

Język postępowania: rumuński

**Strony**

Strona skarżąca: Rumunia (przedstawiciele: E. Gane, L. Lițu i M. Chicu, pełnomocnicy)