

Acțiune introdusă la data de 23 octombrie 2020 – România / Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene

(Cauza C-547/20)

(2021/C 19/34)

Limba de procedură: română

Părțile

Reclamantă: România (reprezenți: E. Gane, R. I. Hațieganu și A. Rotăreanu, în calitate de agenți)

Pârâți: Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene

Concluziile reclamantei

— să anuleze parțial Regulamentul (UE) 2020/1055, în ceea ce privește:

— articolul 1 punctul 3, de modificare a articolului 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, și

— articolul 2 punctul 4 literele (a), (b), (c), de modificare a articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prin introducerea alineatului (2a), modificarea alineatului (3) și introducerea alineatului (4a);

în subsidiar, numai în eventualitatea în care Curtea ar considera că aceste dispoziții sunt indisolubil legate de alte prevederi ale Regulamentului (UE) 2020/1055 sau privesc esența acestui act, să anuleze în totalitate respectivul act legislativ UE;

— să oblige Parlamentul și Consiliul la plata cheltuielilor de judecată.

Motive și argumente principale

În susținerea acțiunii, România invocă trei motive:

1. Primul motiv, întemeiat pe încălcarea principiului proporționalității, prevăzut la articolul 5 alineatul (4) TUE

România apreciază că măsura reglementată la articolul 1 punctul 3, privind obligația întoarcerii vehiculului la centrul operațional din statul membru de stabilire la opt săptămâni, nu este necesară pentru a consolida prezența reală și efectivă a societății în statul membru respectiv și este vădit inadecvată pentru atingerea obiectivului declarat.

Ea reprezintă o sarcină nejustificată economic și împovărătoare pentru operatori, care va genera costuri operaționale inutile, creșterea numărului curselor fără încărcătură, precum și a emisiilor de CO₂.

De asemenea, România consideră că măsura reglementată la articolul 2 punctul 4 literele (a), (b), (c), de restricționare suplimentară a operațiunilor de cabotaj, este vădit inadecvată pentru atingerea obiectivelor declarate și nu este necesară pentru soluționarea problemelor identificate care vizează nerespectarea regulilor privind cabotajul.

Ea marchează un regres față de nivelul de liberalizare al pieței din prezent și este aptă să creeze dezechilibre în organizarea lanțurilor logistice ale companiilor de transport, să crească timpii de inactivitate și numărul curselor goale. Dispozițiile nou introduse îngreunează aplicarea reglementărilor privind cabotajul și complică mecanismele de control, adăugând sarcini administrative inutile operatorilor.

Cele două măsuri sunt disproporționate prin raportare la impactul negativ asupra întreprinderilor de transport de la nivelul statelor membre UE, cu precădere cele situate la periferia geografică a Uniunii.

2. Al doilea motiv, întemeiat pe restricționarea nejustificată a dreptului de stabilire, prevăzut la articolul 49 TFUE

România apreciază că măsura instituită prin articolul 1 punctul 3 generează costuri operaționale semnificative pentru societățile de transport stabilite într-un stat membru de la periferia geografică a UE. Rentabilitatea și implicit atractivitatea înființării unei astfel de societăți în aceste state va scădea semnificativ. Totodată, operatorii stabiliți deja își vor reloca activitatea în state din Vest Europei pentru a diminua efectele negative antrenate de obligația întoarcerii vehiculului la centrul operațional din statul membru de stabilire la opt săptămâni.

Prin urmare, această măsură constituie o restricție privind libertatea de stabilire în sensul articolului 49 TFUE. Respectiva restricție nu este justificată.

3. Al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului nediscriminării pe criteriul naționalității, prevăzut la articolul 18 TFUE

România apreciază că măsura privind întoarcerea vehiculului la centrul operațional din statul membru de stabilire la opt săptămâni și restricțiile suplimentare privind cabotajul sunt contrare obiectivelor de convergență ale UE și au o natură protecționistă, ce creează o barieră semnificativă de intrare pe piețele de transport pentru operatorii nerezidenți.

Deși în aparență nediscriminatorii, aceste măsuri vor avea *de facto* un impact de amploare diferită la nivelul statelor membre, prin aceea că vor afecta în mod semnificativ și disproporționat activitatea economică a operatorilor de transport stabiliți în statele de la periferia geografică a UE.

În plus, măsurile reglementate prin Regulamentul (UE) 2020/1055, Regulamentul (UE) 2020/1054 ⁽¹⁾ și Directiva (UE) 2020/1057 ⁽²⁾ (privind restricționarea suplimentară a operațiunilor de cabotaj, întoarcerea vehiculului la centrul operațional din statul membru de stabilire la opt săptămâni, întoarcerea conducătorului auto la patru săptămâni, interdicția efectuării perioadei de repaus săptămânal normală în cabina vehiculului și detașarea conducătorilor auto) au fost concepute drept piloni ai unui pachet legislativ integrat, context în care doar o analiză a efectelor cumulate ale acestora poate ilustra impactul lor real pe piața transporturilor.

⁽¹⁾ Regulamentului (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 249 din 31 iulie 2020, pagina 1.

⁽²⁾ Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 249 din 31 iulie 2020, pagina 49.

Acțiune introdusă la data de 23 octombrie 2020 – România / Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene

(Cauza C-548/20)

(2021/C 19/35)

Limba de procedură: română

Părțile

Reclamantă: România (reprezentanți: E. Gane, L. Lițu și M. Chicu, în calitate de agenți)