

- 3.1 **zásadou proporcionality**, vzhľadom na to, že stanovuje nadobudnutie platnosti dvadsiatym dňom po vyhlásení, orgány Únie i) nezohľadnili skutočnosť, že z objektívnych dôvodov a pri neexistencii prechodného obdobia nie sú členské štáty a prepravcovia schopní sa prispôsobiť povinnostiam, ktoré sa zmenili, a ii) nepredložili žiadne argumenty na odôvodnenie naliehavosti zavedenia týchto nových požiadaviek;
- 3.2 **povinnosťou uviesť odôvodnenie stanovenou v článku 296 ZFEÚ**, keďže orgány Únie si boli pri posudzovaní návrhu z dôvodu analýzy vplyvu a z ďalších zdrojov vedomé, že i) zákaz trávenia doby spánku v kabíne počas dotknutej doby nebude v praxi schopná dodržať väčšina členských štátov (z dôvodu nedostatku alternatívneho vhodného ubytovania) a prepravcov, ii) povinnosť zabezpečiť návrat vodičov do miesta ich bydliska alebo prevádzkarne podniku, ktorý ich zamestnáva, povedie k praktickým problémom, pretože pravidlá pre splnenie tejto povinnosti nie sú jasné a orgány Únie boli povinné predložiť argumenty na odôvodnenie neexistujúceho prechodného obdobia a neodložení vstupu uvedenej právnej úpravy do platnosti;
- 3.3 **zásadou lojálnej spolupráce**, pretože orgány Únie nielen že neodôvodnili nevyhnutnosť zabezpečiť okamžité nadobudnutie platnosti zákazu tráviť noc vo vozidle počas dotknutej doby a povinnosť zabezpečiť návrat vodičov do miesta bydliska, ale nezohľadnili ani údaje predložené členskými štátmi a dotknutými subjektmi týkajúce sa objektívnych prekážok a potrebu stanoviť prechodné obdobie, ktoré by umožnilo pripraviť sa na zmenu pravidiel.

(¹) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 49).

(²) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 1).

Žaloba podaná 23. októbra 2020 – Litovská republika/Európsky parlament a Rada Európskej únie

(Vec C-542/20)

(2021/C 19/29)

Jazyk konania: litovčina

Účastníci konania

Žalobkyňa: Litovská republika (v zastúpení: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė a R. Petravičius, advokáti)

Žalovaní: Európsky parlament a Rada Európskej únie

Návrhy žalobkyne

Žalobkyňa navrhuje, aby Súdny dvor:

- zrušil článok 1 ods. 3 nariadenia 2020/1055 (¹) v rozsahu, v akom vkladá článok 5 ods. 1 písm. b) do nariadenia (ES) č. 1071/2009 (²), ktorý stanovuje, že „musí podnik v členskom štáte usadenia“... „organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel, ktorými podnik disponuje a ktoré sa používajú v medzinárodnej preprave, do jedného z operačných centier v tomto členskom štáte aspoň každých osem týždňov odvetdy, čo ho opustia“;
- zrušil článok 2 ods. 4 písm. a) nariadenia 2020/1055, ktorým sa mení článok 8 nariadenia (ES) č. 1072/2009 (³) tým, že sa v jeho odseku 2a stanovuje, že „dopravcovia nesmú štyri dni od ukončenia poslednej kabotážnej prepravy v členskom štáte vykonávať v tomto členskom štáte kabotážnu prepravu s tým istým vozidlom alebo – v prípade jazdnej súpravy – s motorovým vozidlom toho istého vozidla“;

3. uložil Európskemu parlamentu a Rade Európskej únie povinnosť nahradiť trovy konania.

Žalobné dôvody a hlavné tvrdenia

Litovská republika vo svojej žalobe uvádza tieto žalobné dôvody:

1. **Článok 1 ods. 3 nariadenia 2020/1055** v rozsahu, v akom vkladá článok 5 ods. 1 písm. b) do nariadenia (ES) č. 1071/2009, ktorý stanovuje, že „musí podnik v členskom štáte usadenia“... „organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel, ktorými podnik disponuje a ktoré sa používajú v medzinárodnej preprave, do jedného z operačných centier v tomto členskom štáte aspoň každých osem týždňov odvtedy, čo ho opustia“, **je v rozpore:**
 - 1.1 **s článkom 3 ods. 3 ZEÚ, článkami 11 a 191 ZFEÚ a politikou Únie v oblasti životného prostredia a zmien klímy.** Požiadavka zabezpečiť návrat do operačného centra spôsobí zvýšenie počtu prázdnych vozidiel na cestách Európskej únie, ako aj emisií CO₂ a znečistenie životného prostredia. Orgány Únie pri prijímaní napadnutého ustanovenia nezohľadnili opatrenia týkajúce sa politiky Únie v oblasti životného prostredia a zmien klímy, predovšetkým požiadavky na ochranu životného prostredia a cieľ ochrany životného prostredia sledovaný Zelenou dohodou pre Európu, ktoré potvrdila Európska rada;
 - 1.2 **s článkom 26 ZFEÚ a všeobecnou zásadou zákazu diskriminácie.** Napadnuté ustanovenie je protekcionárskym opatrením, ktorým sa rozdeľuje trh prepravy EÚ, obmedzuje sa hospodárska súťaž a zavádza sa diskriminačný režim vo vzťahu k podnikateľom v cestnej nákladnej doprave v členských štátoch, ktoré sa nachádzajú na geografickom okraji Európskej únie (okrajové členské štáty). Na základe tohto ustanovenia je odvetvie medzinárodnej cestnej dopravy diskriminované tiež vo vzťahu k iným odvetviám dopravy;
 - 1.3 **s článkom 91 ods. 2 a 94 ZFEÚ.** Orgány Únie mali povinnosť zohľadniť skutočnosť, že napadnuté ustanovenie bude mať mimoriadne veľký vplyv na životnú úroveň a úroveň zamestnanosti v okrajových členských štátoch Európskej únie a bude mať mimoriadne negatívny vplyv na ekonomickú situáciu podnikateľov v cestnej nákladnej doprave, ktorí sú usadení v okrajových štátoch; orgány Únie túto povinnosť nesplnili;
 - 1.4 **so zásadami riadneho legislatívneho postupu,** keďže napadnuté ustanovenie bolo **prijaté bez posúdenia jeho vplyvu** a bez riadneho preskúmania jeho negatívnych sociálnych a ekonomických dôsledkov a vplyvu na životné prostredie;
 - 1.5 **so zásadou proporcionality,** keďže **stanovená požiadavka** pravidelného návratu vozidiel je zjavne neprimeraných opatrením a nevhodným pre dosiahnutie verejne deklarovaneho cieľa, teda boja proti spoločnostiam s fiktívnym sídlom typu „poštovej schránky“.
2. **Článok 2 ods. 4 písm. a) nariadenia 2020/1055,** ktorým sa mení článok 8 nariadenia (ES) č. 1072/2009 tým, že sa v jeho odseku 2a stanovuje, že „dopravcovia nesmú štyri dni od ukončenia poslednej kabotážnej prepravy v členskom štáte vykonávať v tomto členskom štáte kabotážnu prepravu s tým istým vozidlom alebo – v prípade jazdnej súpravy – s motorovým vozidlom toho istého vozidla“, **je v rozpore:**
 - 2.1 **s článkom 3 ods. 3 ZEÚ, článkami 11 a 191 ZFEÚ,** keďže povinná doba, počas ktorej nemožno vykonávať kabotážnu prepravu, zvýši na cestách EÚ pohyb veľkého počtu vozidiel bez nákladu a povedie k zvýšeným emisiám CO₂ a znečisteniu životného prostredia. Z tohoto dôvodu je napadnuté ustanovenie v rozpore s požiadavkou uvedenou v zmluvách, aby sa pri uskutočňovaní dopravnej politiky Únie zohľadňovali požiadavky na ochranu životného prostredia a cieľ Zelenej dohody pre Európu;
 - 2.2 **s článkom 26 ZFEÚ a zásadou zákazu diskriminácie.** Štvordenná doba, počas ktorej nemožno vykonávať kabotážnu prepravu, vytvára obmedzenie pre fungovanie vnútorného trhu a pre účinnosť logistického reťazca. Rozdelenie trhu nákladnej prepravy vedie k diskriminácii malých členských štátov a tých, ktoré sa nachádzajú na geografickom okraji Európskej únie a zároveň zaisťuje neoprávnenú a neodôvodnenú výhodu veľkým centrálnym členským štátom EÚ len z dôvodu ich geografickej polohy;
 - 2.3 **s článkami 91 ods. 2 a 94 ZFEÚ,** keďže napadnuté opatrenie bolo prijaté bez zohľadnenia negatívneho vplyvu na ekonomickú situáciu podnikateľov v cestnej nákladnej doprave v malých členských štátoch a v tých členských štátoch, ktoré sa nachádzajú na geografickom okraji Európskej únie, a na životnú úroveň a úroveň zamestnanosti v týchto členských štátoch;

- 2.4 **so zásadami riadneho legislatívneho postupu**, keďže napadnuté ustanovenie bolo **prijaté bez posúdenia jeho vplyvu** a bez riadneho preskúmania jeho negatívnych sociálnych a ekonomických dôsledkov a vplyvu na životné prostredie;
- 2.5 **so zásadou proporcionality**, keďže štvordenná doba, počas ktorej nemožno vykonávať kabotážnu prepravu, je nevhodným opatrením, ktoré nie je primerané vo vzťahu k sledovaným cieľom objasnenia zásad upravujúcich kabotážnu prepravu a rozšírenia účinnosti ich vykonávania.

- (¹) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 17)
- (²) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 51).
- (³) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 72).

Žaloba podaná 23. októbra 2020 – Bulharská republika/Európsky parlament a Rada Európskej únie

(Vec C-543/20)

(2021/C 19/30)

Jazyk konania: bulharčina

Účastníci konania

Žalobkyňa: Bulharská republika (v zastúpení: L. Zacharieva, Cv. Mitova, M. Georgieva)

Žalovaní: Európsky parlament a Rada Európskej únie

Návrhy žalobkyne

Žalobkyňa navrhuje, aby Súdny dvor:

- zrušil článok 1 ods. 6 písm. c) a d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 (¹) z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov,
- subsidiárne, v prípade, že by Súdny dvor dospel k záveru, že nie je možné vyhovieť hlavnému žalobnému návrhu na čiastočné zrušenie napadnutého nariadenia, zrušil nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov,
- uložil Európskemu parlamentu a Rade Európskej únie povinnosť nahradiť trovy konania.

Žalobné dôvody a hlavné tvrdenia

Žalobkyňa na podporu svojej žaloby uvádza spolu päť žalobných dôvodov:

1. porušenie článku 21 ods. 1 a článku 45 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“), ako aj článku 45 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie („Charta“);