

- 3.1 **načelom sorazmernosti**, saj z določitvijo 20-dnevnega roka za začetek veljavnosti, institucije Unije (i) niso upoštevale, da iz objektivnih razlogov in zaradi neobstoja prehodnega obdobja, države članice in prevozniki ne morejo izpolniti obveznosti, kakor so bile spremenjene, in (ii) niso predstavile nobene trditve, ki bi upravičila takšno nujnost za začetek veljavnosti teh novih obveznosti;
- 3.2 **obveznostjo obrazložitve, določeno v členu 296 PDEU**, saj so med preizkusom predloga institucije EU vedele, na podlagi ocene učinka in drugih virov, (i) da je prepoved počitka v kabini med zadevnimi obdobji v praksi neizvedljiva za večino držav članic (ker ni na voljo dovolj drugih nastanitvenih kapacitet) in prevoznikov, (ii) da bi obveznost zagotovitve vrnitve voznikov v kraj njihovega prebivališča oziroma v operativni center prevoznika povzročila praktične težave, saj pravila za pravila za izvedbo te obveznosti niso jasna, tako da bi morale institucije EU navesti argumente v utemeljitev neobstoja prehodnega obdobja ali odloga začetka veljavnosti te ureditve;
- 3.3 **načelom lojalnega sodelovanja**, saj poleg tega, da institucije EU nikakor niso utemeljile potrebe po takojšnjem začetku veljavnosti prepovedi počitka v kabini vozila med zadevnimi obdobji in obveznosti zagotovitve vrnitve voznikov v kraj njihovega prebivališča, tudi niso upoštevale podatkov, ki so jih predložile države članice in zainteresirane osebe, in ki so se nanašali na objektivne ovire in potrebo po določitvi prehodnega obdobja, ki bi omogočilo pripravo na spremenjeno ureditev.

(¹) Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL 2020, L 249, str. 49).

(²) Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (UL 2020, L 249, str. 1).

Tožba, vložena 23. oktobra 2020 – Republika Litva/Evropski parlament in Svet Evropske unije

(Zadeva C-542/20)

(2021/C 19/29)

Jezik postopka: litovščina

Stranke

Tožeča stranka: Republika Litva (zastopniki: K. Dieninis, V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, R. Dzikovič, A. Kisieliauskaitė, G. Taluntytė in R. Petravičius, advokatas)

Toženi stranki: Evropski parlament, Svet Evropske unije

Predlog

Tožeča stranka Sodišču predlaga, naj:

1. Za ničen razglasi člen 1(3) Uredbe 2020/1055 (¹) v delu v katerem je z njim uredbi (ES) št. 1071/2009 (²) dodan člen 5(1)(b), v skladu s katerim „*mora podjetje v državi članici sedeža ... delovanje svojega voznega parka organizirati tako, da zagotovi, da se vozila, ki jih ima na voljo in se uporabljajo za mednarodni prevoz, vrnejo v enega od operativnih centrov v tej državi članici najpozneje v osmih tednih po tem, ko so ga zapustila*“;
2. za ničen razglasi člen 2(4)(a) Uredbe 2020/1055, s katerim je spremenjen člen 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009 (³), s tem da mu je dodan odstavek 2a, ki določa, da „*[c]estni prevozniki kabotaže z istim vozilom ali, v primeru spojenih vozil, z motornim vozilom tega istega vozila v isti državi članici ne smejo opravljati še štiri dni po koncu kabotaže, opravljene v zadevni državi članici*“;

3. Evropskemu parlamentu in Svetu naloži plačilo stroškov postopka.

Tožbeni razlogi in bistvene trditve

Republika Litva v utemeljitev tožbe navaja te tožbene razloge:

1. **Člen 1(3) Uredbe 2020/1055**, v delu v katerem je z njim Uredbi (ES) št. 1071/2009 dodan člen 5(1)(b), v skladu s katerim „*mora podjetje v državi članici sedeža ... delovanje svojega voznega parka organizirati tako, da zagotovi, da se vozila, ki jih ima na voljo in se uporabljajo za mednarodni prevoz, vrnejo v enega od operativnih centrov v tej državi članici najpozneje v osmih tednih po tem, ko so ga zapustila*“, **je v nasprotju s:**
 - 1.1 **členom 3(3) PEU, členoma 11 PDEU in 191 PDEU in politiko EU o okolju in podnebnih spremembah.** Obveznost vrnitve v operativni center bo povzročila povečanje števila praznih vozil, ki se vozijo po evropskih cestah ter količino emisij CO₂ in onesnaževanja okolja. Pri sprejetju izpodbijane določbe institucije EU niso upoštevale ukrepov v zvezi s politiko Evropske unije o okolju in podnebnih spremembah, in, zlasti, zahtev v zvezi z varovanjem okolja in cilji varstva okolja, ki se spodbujajo v okviru Evropskega zelenega dogovora in jih je potrdil Evropski svet;
 - 1.2 **členom 26 PDEU in splošnim načelom prepovedi diskriminacije.** Izpodbijana določba je zaščitniški ukrep, ki privede do delitve trga prevoza EU, omejitve konkurence in uvedbe diskriminatorne ureditve kar zadeva prevoznike držav članic, ki ležijo na geografskem obrobju Evropske unije (obrobne države članice). S to določbo je sektor mednarodnega cestnega prevoza diskriminiran v primerjavi z drugimi prometnimi sektorji;
 - 1.3 **členoma 91(2) PDEU in 94 PDEU.** Institucije EU bi morale upoštevati dejstvo, da bo imela izpodbijana določba zelo velik učinek na življenjski standard in stopnjo zaposlenosti v obrobnih državah članicah Evropske unije in bo zelo negativno vplivala na ekonomski položaj prevoznikov s sedežem na obrobju; institucije EU pa te obveznosti niso izpolnile;
 - 1.4 **načeli pravnega zakonodajnega postopka**, saj je bila izpodbijana določba **sprejeta brez kakršne koli ocene njenega učinka** in brez ustreznega preizkusa njenih negativnih socialnih in ekonomskih posledic ter njenih učinkov na okolje;
 - 1.5 **načelom sorazmernosti**, saj je zahteva, ki je določena, da se morajo vozila redno vračati, očitno nesorazmerno in neustrezna, da se doseže javno izražen cilj zoperstavljanja slamnatim podjetjem.
2. **Člen 2(4)(a) Uredbe 2020/1055**, s katerim je spremenjen člen 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009, s tem da temu členu dodaja odstavek (2a) v skladu s katerim „*[c]estni prevozniki kabotaže z istim vozilom ali, v primeru spojenih vozil, z motornim vozilom tega istega vozila v isti državi članici ne smejo opravljati še štiri dni po koncu kabotaže, opravljene v zadevni državi članici*“, **je v nasprotju s:**
 - 2.1 **členom 3(3) PEU in členoma 11 PDEU in 191 PDEU**, saj bo obvezno štiridnevno obdobje opustitve opravljanja dejavnosti po kabotaži pomenilo povečanje toka prometa praznih vozil na cestah Evropske unije in bo povzročilo povečanje emisij CO₂ in onesnaženja okolja. Izpodbijani ukrep je zato v nasprotju z zahtevo, potrjeno v Pogodbah, da je treba pri izvajanju prometne politike Evropske unije upoštevati zahteve varstva okolja in cilje Evropskega zelenega dogovora;
 - 2.2 **členom 26 PDEU in načelom prepovedi diskriminacije.** Štiridnevno obdobje opustitve opravljanja dejavnosti po kabotaži omejuje delovanje notranjega trga in učinkovitost logistične verige. Delitev trga cestnega prevoza je povzročila diskriminacijo majhnih držav članic ter obrobnih držav Evropske unije, istočasno pa je bila velikim in osrednjim državam članicam EU dodeljena nezakonita in neupravičena prednost zgolj zaradi njihovega geografskega položaja;
 - 2.3 **členom 91(2) in 94 PDEU**, saj je bila izpodbijana določba sprejeta brez upoštevanja negativnih posledic za gospodarski položaj prevoznikov majhnih držav članic in obrobnih držav članic Evropske unije, ter življenjskega standarda in stopnje zaposlenosti v teh državah članicah;

- 2.4 **načeli pravnega zakonodajnega postopka**, saj je bila izpodbijana določba sprejeta brez kakršne koli ocene njenega učinka in brez ustrezne preučitve negativnih socialnih in ekonomskih posledic ter njenih vplivov na okolje;
- 2.5 **načelom sorazmernosti**, saj je štiridnevno obdobje opustitve opravljanja dejavnosti po kabotaži neustrezen ukrep, ki je nesorazmeren glede na zelene cilje pojasnitve načel, ki urejajo kabotažo in razširitve učinkovitosti njihovega izvajanja.

- (¹) Uredba (EU) 2020/1055 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza (UL 2020, L 249, str. 17).
- (²) Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL 2009 L 300, str. 51).
- (³) Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL 2009 L 300, str. 72).

Tožba, vložena 23. oktobra 2020 – Republika Bolgarija/Evropski parlament, Svet Evropske unije

(Zadeva C-543/20)

(2021/C 19/30)

Jezik postopka: bolgarščina

Stranke

Tožeča stranka: Republika Bolgarija (zastopnice: L. Zaharieva, Tsv. Mitova, M. Georgieva)

Toženi stranki: Evropski parlament, Svet Evropske unije

Predlog

Tožeča stranka Sodišču predlaga, naj:

- za ničen razglasi člen 1(6)(c) in (d) Uredbe (EU) 2020/1054 (¹) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi
- podredno, če Sodišče ne ugotovi tej tožbi za razglasitev delne ničnosti sporne uredbe, naj za nično razglasi Uredbo (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi, v celoti;
- Evropskemu parlamentu in Svetu naloži plačilo stroškov.

Tožbeni razlogi in bistvene trditve

Tožeča stranka v utemeljitev tožbe navaja pet tožbenih razlogov.

1. Prvi tožbeni razlog: kršitev člena 21(1) in člena 45 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) in člena 45(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina).