

Tožba, vložena 23. oktobra 2020 – Romunija/Evropski parlament, Svet Evropske unije**(Zadeva C-547/20)**

(2021/C 19/34)

Jezik postopka: romunščina

Stranke*Tožeča stranka:* Romunija (zastopniki: E. Gane, R.I. Hațeganu in A. Rotăreanu, agenti)*Toženi stranki:* Evropski parlament, Svet Evropske unije**Predlog**

Tožeča stranka Sodišču predlaga, naj:

— Uredbo (EU) 2020/1054 razglasi za delno nično, in sicer:

— člen 1, točka 3, s katerim je spremenjen člen 5(1)(b) Uredbe (ES) št. 1071/2009, in

— člen 2, točka 4(a), (b) in (c), s katerim je spremenjen člen 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009 s tem, da je dodan nov odstavek 2°, spremenjen odstavek (3) in dodan odstavek (4a);

podredno, le če bi Sodišče presodilo, da sta ti določbi neločljivo povezani z drugimi določbami Uredbe (EU) 2020/1055 ali se nanašata na bistvo tega akta, ta zakonodajni akt Unije razglasi za ničen v celoti;

— Evropskemu parlamentu in Svetu naloži plačilo stroškov.

Tožbeni razlogi in bistvene trditve

Romunija v utemeljitev tožbe navaja tri tožbene razloge:

1. Prvi tožbeni razlog: kršitev načela sorazmernosti, ki je določeno v členu 5(4) PEU

Romunija meni, da ukrep iz člena 1, točka 3, ki se nanaša na obveznost vrnitve vozila na operativni center države članice sedeža vsakih osem tednov, ni potreben za okrepitev resnične in dejanske prisotnosti družbe v tej državi članici, in je očitno neustrezen za doseg želenega cilja.

Pomeni neupravičeno gospodarsko breme, ki je za gospodarske subjekte pretirano in ki bo povzročilo nepotrebne operativne stroške, povečalo število praznih voženj in emisij CO₂.

Romunija poleg tega meni, da je ukrep iz člena 2, točka 4(a), (b) in (c), ki dodatno omejuje kabotažo, očitno neustrezen za doseg želenih ciljev in ni potreben za odpravo ugotovljenih težav, ki se nanašajo na nespoštovanje pravil v zvezi s kabotažo.

Pomeni poslabšanje glede na obstoječo raven liberalizacije trga in lahko ustvari neravnovesje pri organizaciji logističnih verig prevoznikov, podaljšanje obdobja nedejavnosti in povečanje števila praznih voženj. Novo uvedene določbe otežujejo izvajanje zakonodaje o kabotaži in nadzorne mehanizme, s tem da gospodarskim subjektom nalagajo nepotrebna upravna bremena.

Oba ukrepa sta nesorazmerna glede na negativni učinek na prevozna podjetja v državah članicah Unije, zlasti na tista, ki ležijo na geografskem obrobju Unije.

2. Drugi tožbeni razlog: neupravičena omejitev pravice do ustanavljanja, določene v členu 49 PDEU

Romunija meni, da ukrep uveden s členom 1, točka 3, povzroča velike operativne stroške za prevozna podjetja s sedežem v državi članici na geografskem obrobju Unije. Donosnost in implicitno privlačnost ustanovitve tovrstne družbe v teh državah se bo znatno zmanjšala. Istočasno bodo gospodarski subjekti, ki tam že imajo sedež, preselili dejavnost v države članice zahodne Evrope, zaradi zmanjšanja negativnih učinkov vrnitve vozila v operativni center države članice sedeža vsakih osem tednov.

Ta ukrep tako pomeni omejitev svobode ustanavljanja v smislu člena 49 PDEU. Navedena omejitev ni upravičena.

3. Tretji tožbeni razlog: kršitev načela prepovedi diskriminacije na podlagi državljanstva, določenega v členu 18 PDEU

Romunija meni, da ukrep, ki določa vrnitev vozila v operativni center države članice sedeža vsakih osem tednov in dodatne omejitve kabotaže, nasprotujejo ciljem zблиževanja Unije in so protekcionistični, kar za prevoznike nerezidente ustvarjajo veliko oviro za vstop na prevozne trge.

Čeprav na videz niso diskriminatorni, bodo imeli ti ukrepi *de facto* različno velik učinek na ravni držav članic, saj bodo pomembno in nesorazmerno vplivali na gospodarske dejavnosti prevoznikov s sedežem v državah, ki so na geografskem obrobju Unije.

Poleg tega ukrepi iz Uredbe (EU) 2020/1055, Uredbe (EU) 2020/1054 ⁽¹⁾ in Direktive (EU) 2020/1057 ⁽²⁾ (ki se nanašajo na dodatne omejitve kabotaže, vrnitev vozil v operativni center države članice sedeža vsakih osem tednov, vrnitev voznika vsake štiri tedne, prepoved preživljanja tedenskega počitka v kabini vozila in napotitev voznikov) so bili zasnovani kot stebri zakonodajnega svežnja. V tem okviru že samo analiza skupnih učinkov teh ukrepov lahko pokaže dejanski vpliv teh ukrepov na prometni trg.

⁽¹⁾ 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 tahografii (UL 2020, L 249, str. 1).

⁽²⁾ 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).

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

(Zadeva C-548/20)

(2021/C 19/35)

Jezik postopka: romunščina

Stranke

Tožeča stranka: Romunija (zastopniki: E. Gane, L. Lițu in M. Chicu, agenti)