

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

**(Sprawa C-552/20)**

(2021/C 19/39)

*Język postępowania: angielski*

**Strony**

*Strona skarżąca:* Republika Malty (przedstawiciele: A. Buhagiar, pełnomocnik, a także adwokaci D. Sarmiento Ramírez-Escudero i J. Sedano Lorenzo)

*Strona pozwana:* Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej

**Żądania strony skarżącej**

- stwierdzenie nieważności art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia 1071/2009<sup>(1)</sup> i art. 8 ust. 2a rozporządzenia 1072/2009<sup>(2)</sup>, w ich brzmieniach zmienionych, odpowiednio, przez art. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055<sup>(3)</sup> z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym;
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

**Zarzuty i główne argumenty**

Republika Malty wnosi w skardze o stwierdzenie nieważności zaskarżonych przepisów, podnosząc następujące zarzuty.

Zarzut pierwszy, mający na celu stwierdzenie przez Trybunał nieważności art. 1 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055 (zasada „powrotu pojazdów do miejsca pochodzenia”), w zakresie, w jakim przepis ten:

- narusza art. 91 ust. 1 TFUE w związku z art. 11 TFUE i art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, mając na względzie przyjęcie go z naruszeniem względów związanych z wpływem na środowisko naturalne oraz jego poważne skutki dla działalności przewozowej;
- narusza art. 5 ust. 4 TUE i zasadę proporcjonalności, mając na względzie, że nie stanowi on najmniej ograniczającego środka i że wyrządza on nieproporcjonalną szkodę w zakresie relacji kosztów do korzyści, z punktu widzenia środowiska naturalnego i z punktu widzenia przewoźników drogowych.

Zarzut drugi, mający na celu stwierdzenie przez Trybunał nieważności art. 2 ust. 4 lit. a) rozporządzenia 2020/1055 (zasada „okresu karencji przy kabotażu”), w zakresie, w jakim przepis ten:

- narusza art. 91 ust. 1 TFUE, mając na względzie, że strona pozwana nie przewidziała poważnych skutków dla działalności przewozowej;
- narusza art. 5 ust. 4 TUE i zasadę proporcjonalności, mając na względzie, że ogranicza on znacznie zdolność przewoźników do optymalizacji ich logistyki i zapewnienia harmonijnego funkcjonowania ich flot;

- narusza art. 20 i 21 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i zasadę równego traktowania w zakresie, w jakim nie uwzględnia, bez żadnego obiektywnego uzasadnienia, szczególnych właściwości wyspiarskiego państwa członkowskiego i jego rynku przewozu towarów.

- 
- (<sup>1</sup>) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. 2009, L 300, s. 51).
  - (<sup>2</sup>) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. 2009, L 300, s. 72).
  - (<sup>3</sup>) Dz.U. 2020, L 249, s. 17.

---

**Skarga wniesiona w dniu 26 października 2020 r. – Rzeczpospolita Polska przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Unii Europejskiej**

**(Sprawa C-553/20)**

(2021/C 19/40)

*Język postępowania: polski*

**Strony**

*Strona skarżąca:* Rzeczpospolita Polska (Przedstawiciel: B. Majczyna, pełnomocnik)

*Strony pozwane:* Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

**Żądania strony skarżącej**

- Stwierdzenie nieważności art. 1 pkt 6 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (<sup>1</sup>);
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

Tytułem ewentualnym, na wypadek uznania przez Trybunał Sprawiedliwości, że zaskarżony przepis rozporządzenia 2020/1054 nie może zostać oddzielony od reszty tego rozporządzenia bez zmiany jego istoty, Rzeczpospolita Polska wnosi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia 2020/1054 w całości.

**Zarzuty i główne argumenty**

Rzeczpospolita Polska podnosi przeciwko zaskarżonym przepisom rozporządzenia 2020/1054 następujące zarzuty:

- 1) zarzut naruszenia zasady proporcjonalności (art. 5 ust 4 TUE), poprzez arbitralne określenie miejsc, w których kierowcy zobowiązani są do obioru odpoczynku;
- 2) zarzut naruszenia art. 91 ust. 2 TFUE, poprzez przyjęcie środków bez uwzględnienia ich wpływu na jakość życia i poziom zatrudnienia w pewnych regionach, jak również na funkcjonowanie infrastruktury transportowej;
- 3) zarzut naruszenia art. 94 TFUE poprzez przyjęcie środków bez uwzględnienia sytuacji ekonomicznej przewoźników;
- 4) zarzut naruszenia zasady pewności prawa poprzez sformułowanie przepisu w sposób nieprecyzyjny i niepozwalający ustalić wynikających z niego obowiązków;
- 5) zarzut naruszenia art. 11 TFUE i art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej poprzez nieuwzględnienie wymogów ochrony środowiska.