

- 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.

- (¹) 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).
- (²) 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).
- (³) 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 (¹);
- 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.

Rzeczpospolita Polska twierdzi w szczególności, że skarżony przepis narusza zasadę proporcjonalności. Ze względu na przyjęcie nieodpowiednich kryteriów decydujących o tym, w jakich miejscach kierowcy powinni odbierać odpoczynek, naruszona została wynikająca z rozporządzenia 561/2006 zasada swobodnego dysponowania czasem przez kierowcę podczas odpoczynku. Zarazem na przewoźników drogowych nałożone zostały nadmierne obciążenia, które wywrą negatywny wpływ nie tylko na sytuację poszczególnych przedsiębiorców, zwłaszcza małych i średnich, oraz na rynek usług transportowych, ale również na środowisko naturalne. Negatywne skutki stosowania skarżonego przepisu odczuwają w szczególności przedsiębiorcy z państw położonych poza centrum Unii Europejskiej. Jednocześnie przyjęte rozwiązanie nie znajduje obiektywnego uzasadnienia w świetle sytuacji kierowców. Nie odzwierciedla ono również specyficznego charakteru regulowanych usług.

(¹) Dz. U. 2020, L 249, s. 1

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

(Sprawa C-554/20)

(2021/C 19/41)

Język postępowania: polski

Strony

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

Strony pozwane: Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej

Żądania strony skarżącej

- Stwierdzenie nieważności następujących przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 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:
 - a) art. 1 pkt 3 w zakresie, w jakim przepis ten dodaje ust. 1 lit. b) i g) w art. 5 rozporządzenia 1071/2009⁽¹⁾,
 - b) art. 2 pkt 4 lit. a), dodającego ust. 2a w art. 8 rozporządzenia 1072/2009⁽²⁾,
 - c) art. 2 pkt 5 lit. b), dodającego ust. 7 w art. 10 rozporządzenia 1072/2009;
- obciążenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej kosztami postępowania.

Tytułem ewentualnym, na wypadek uznania przez Trybunał Sprawiedliwości, że zaskarżone przepisy rozporządzenia 2020/1055 nie mogą zostać oddzielone od reszty tego rozporządzenia bez zmiany jego istoty, Rzeczpospolita Polska wnosi o stwierdzenie nieważności rozporządzenia 2020/1055 w całości.

Zarzuty i główne argumenty

Rzeczpospolita Polska podnosi przeciwko zaskarżonym przepisom rozporządzenia 2020/1055 następujące zarzuty:

- 1) w odniesieniu art. 1 pkt 3 w zakresie, w jakim przepis ten dodaje ust. 1 lit. b) w art. 5 rozporządzenia 1071/2009:
 - a) zarzut naruszenia zasady proporcjonalności (art. 5 ust. 4 TUE), art. 91 ust. 2 TFUE oraz art. 94 TFUE poprzez wprowadzenie obowiązku powrotu pojazdów do bazy eksploatacyjnej co osiem tygodni,