

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.

(<sup>1</sup>) 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(<sup>1</sup>),
  - b) art. 2 pkt 4 lit. a), dodającego ust. 2a w art. 8 rozporządzenia 1072/2009(<sup>2</sup>),
  - 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,

- b) zarzut naruszenia art. 11 TFUE i art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej poprzez nieuwzględnienie wymogów ochrony środowiska;
- 2) w odniesieniu do art. 1 pkt 3 w zakresie, w jakim przepis ten dodaje ust. 1 lit. g) w art. 5 rozporządzenia 1071/2009:
- a) zarzut naruszenia zasady proporcjonalności (art. 5 ust. 4 TUE) poprzez wprowadzenie arbitralnych wymagań dotyczących liczby pojazdów, którymi dysponować powinni przewoźnicy drogowi, oraz dotyczących umiejscowienia kierowców w bazie eksploatacyjnej w państwie siedziby,
- b) zarzut naruszenia zasady pewności prawa poprzez wprowadzenie nieprecyzyjnych wymagań dotyczących liczby pojazdów, którymi dysponować powinni przewoźnicy drogowi, oraz dotyczących umiejscowienia kierowców w bazie eksploatacyjnej w państwie siedziby,
- c) zarzut naruszenia art. 11 TFUE i art. 37 Karty poprzez nieuwzględnienie wymogów ochrony środowiska;
- 3) w odniesieniu do art. 2 pkt 4 lit. a):
- a) zarzut naruszenia zasady proporcjonalności (art. 5 ust. 4 TUE), art. 91 ust. 2 TFUE i art. 94 TFUE poprzez wprowadzenie obowiązkowej przerwy w wykonywaniu operacji kabotażowych,
- b) zarzut naruszenia art. 11 TFUE i art. 37 Karty poprzez nieuwzględnienie wymogów ochrony środowiska;
- 4) w odniesieniu do art. 2 pkt 5 lit. b):
- a) zarzut naruszenia zasady proporcjonalności (art. 5 ust. 4 TUE), art. 91 ust. 2 TFUE i art. 94 TFUE poprzez umożliwienie państwom członkowskim wprowadzania ograniczeń w zakresie wykonywania operacji kabotażowych obejmujących początkowe lub końcowe odcinki drogowe, stanowiące część operacji transportu kombinowanego między państwami członkowskimi;
- b) zarzut naruszenia art. 11 TFUE i art. 37 Karty poprzez nieuwzględnienie wymogów ochrony środowiska.

Rzeczpospolita Polska twierdzi w szczególności, że skarżone przepisy naruszają zasadę proporcjonalności. Ze względu na przyjęcie nieodpowiednich kryteriów, decydujących o ograniczaniu możliwości wykonywania operacji kabotażowych i cross-trade, na przewoźników nałożone zostały nadmierne obciążenia, które wywrą negatywny wpływ nie tylko na sytuację poszczególnych przedsiębiorców, rynek usług transportowych, ale również środowisko i funkcjonowanie infrastruktury transportowej.

Negatywne skutki stosowania skarżonych przepisów odczuwają w szczególności przedsiębiorcy z państw położonych poza centrum Unii Europejskiej. Jednocześnie przyjęte rozwiązania nie znajdują obiektywnego uzasadnienia w świetle sytuacji kierowców. Nie odzwierciedlają one również specyficznego charakteru regulowanych usług.

- (<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.